



1054 Budapest, Alkotmány u. 5.

Levélcím: 1245, Budapest 5. Pf. 1036

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

Ügyszám: Vj/95/2011.

Iktatószám: Vj/95-137/2011.

Betekintheső

A Gazdasági Versenyhivatal eljáró versenytanácsa a Bittera és Tóth Ügyvédi Iroda (1061 Budapest, Liszt Ferenc tér 5. I/1., eljáró ügyvéd: dr. B. Cs. és dr. T. M. P.) és a Lovretity Ügyvédi Iroda (1137 Budapest, Pozsonyi út 28. félémelet 2., eljáró ügyvéd: dr. L. A.) által képviselt **Budapest Airport Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér Üzemeltető Zrt.** (1185 Budapest, BUD Nemzetközi Repülőtér) eljárás alá vont ellen a gazdasági erőfölénnyel való visszaélés tilalmának feltételezett megsértése miatt indult versenyfelügyeleti eljárásban megtartott tárgyalást követően, tárgyaláson kívül meghozta az alábbi

végzést

Az eljáró versenytanács a versenyfelügyeleti eljárást megszünteti.

A végzés felülvizsgálatát a kézhezvételtől számított 8 napon belül a Fővárosi Közigazgatási és Munkaügyi Bírósághoz címzett, de a Gazdasági Versenyhivatalnál benyújtandó vagy ajánlott küldeményként postára adott keresettel lehet kérni. A kérelmet a Fővárosi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság nemperes eljárásban bírálja felül, amely során kizárólag okirati bizonyításnak van helye, azonban a bíróság a feleket a szükségeshez képest meghallgathatja.

Indokolás

I.

Az eljárás megindításának körülményei

1. A Budapest Airport Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér Üzemeltető Zrt. (a továbbiakban: BA Zrt., vagy Budapest Airport) 2011 májusáig a vele egyedi szerződésben nem álló taxi-társaságok számára mind a T1, mind a T2 terminálnál ingyenesen biztosította az utasok kiszállását és felvételét a Főtaxi Autóközlekedési és Szolgáltató Zrt.-nek biztosított helyvel szinte azonos minőségű helyen, a terminálok érkezési oldali kijárataitól alig pár méterre, a terminálból is jól látható helyen. A Gazdasági Versenyhivatal (a továbbiakban: GVH) azt követően indított versenyfelügyeleti eljárást a BA Zrt. ellen, hogy észlelte, a BA Zrt. 2011. május 25-én körlevélben arról értesítette a vele egyedi szerződésben nem álló taxi-társaságokat, hogy az addig használt utas felvételi helyeket mind a T1, mind a T2 terminálnál 2011. május 26-án egyoldalúan megszünteti. Az új utas felvételi helyek nem fedett területen voltak, és megközelítésük is csak egy lépcsőn végighaladva volt lehetséges. A termináltól távolabb lévő fizető parkolóban biztosított utasfelvételi lehetőség időben is korlátozott volt, maximum 5 percnyi idő állt rendelkezésre, ezen időn túl a taxisnak fizetni kell.
2. A BA Zrt. a T1 terminálnál rövid időn belül visszaállította a régi beszállási pontokat, míg a T2 terminálon 2011. június 2-án – nyilatkozata szerint - 17 percre növelte az ingyenes várakozási időt.
3. A BA Zrt. 2011. szeptember 7-től a T2 terminálon is visszaállította a 2011. május előtti utasfelvételi pontokat, így a – külön feltételeknek is megfelelő – taxisok újra használhatják a repülőtér „karéján” lévő ki- és beszállópontokat. A nyilatkozatot aláírók – többek között – vállalták, hogy 5 percnél tovább nem várakoznak a beszállási pontokon.
4. Mivel valószínűsíthetőnek látszott, hogy a BA Zrt. a fenti magatartásával megsértette a tisztességtelen piaci magatartás és a versenykorlátozás tilalmáról szóló 1996. évi LVII. törvény (a továbbiakban: Tpv.) 21. §-ának a) és g) pontjaiban foglaltakat, a GVH 2011. december 8-án Vj/95/2011. számú végzésével versenyfelügyeleti eljárást indított a BA Zrt. ellen.
5. A versenyfelügyeleti eljárás kiterjed a BA Zrt.-nek a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér T1 és T2 termináljánál alkalmazott, a taxi-társaságok általi kiszállásra és az utasok felvételére vonatkozó szabályok vizsgálatára 2011 májusától egészen az eljárás kezdő időpontjáig, 2011. december 8-ig terjedő időszakra vonatkozóan.
6. A GVH a vizsgálatot két ízben is kiterjesztette, egyrészt a 2012. augusztus 2-án kelt Vj/95-043/2011. számú végzéssel a BA Zrt. T1 és T2 Terminálon alkalmazott, a taxi-társaságok általi kiszállásra és az utasok felvételére vonatkozó szabályainak vizsgálatára „2011 májusától 2012-ig”, másrészt a 2013. július 24-én kelt Vj/95-108/2011. számú végzéssel a BA Zrt. által a T2 Terminálon alkalmazott, a Vj/95-043/2011. számú

végzésben megjelölt időszakot követő időszakban tanúsított magatartására. A két kiterjesztés eredményeként a vizsgált időszak 2011. május 26. napjától 2013. július 24. napjáig tart, a kezdő és a záró napokat is ide értve.

II. A BA Zrt.

7. A Budapest Airport 2002-től a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér T1, T2A és T2B Terminálok vagyongazdálkodója és üzemeltetője. A BA Zrt. az Airport Hungary Kft. tulajdonában áll, amelynek egyedüli tulajdonosa az Airport Holding Kft., melynek tulajdonosai a Hochtief Airport GmbH., a Malton Investment Pte Ltd., a Caisse de depot et placement de Quebec, a KfW IPEX-Bank GmbH és az Aero Investment S.a.r.l.
8. A Malév csődje nyomán a BA Zrt. 2012. május 30-án a teljes utaskiszolgálást áthelyezte a T2 Terminálra, így a T1 Terminál 2012. október 1-jétől Terminal 1 Airport Event Center néven rendezvényhelyszínként ad otthont céges- és magánrendezvényeknek.
9. A BA Zrt. 2012. évi nettó árbevétele: 51 131 769 932 Ft¹ volt. Ennek igen kis része származott a repülőtéri taxiállomások hasznosításából (Vj/95-117/2011. irat 1. pont), illetőleg a BA Zrt.-vel szerződött taxi-társaságtól kapott jutalékból.²

III. A repülőtéri taxiállomások használatának jogszabályi háttere

10. Budapest főváros közterületein a taxiállomások létesítésének, használatának és üzemeltetésének rendjét 2012. január 1-jéig az 59/1999. (XI.18.) Főv. Kgy. rendelet, 2012. január 1-jétől a 39/2011. (VII.7.) Főv. Kgy. rendelet szabályozta. A BA Zrt. által üzemeltetett repülőtér termináljai előtti utak a BA Zrt. vagyongazdálkodásában (és állami tulajdonban) lévő, a közforgalom elől el nem zárt magánutak. Mivel a közforgalom elől el nem zárt magánutak mindkét rendelet alapján közterületnek minősülnek, ennek megfelelően a repülőtéren kialakított taxiállomások a rendeletek hatálya alá tartoztak.
11. Az 59/1999. (XI.18.) Főv. Kgy. rendelet értelmében a taxiállomás a közterületnek olyan kijelölt része, amely a taxiszolgáltatást végző - más jogszabályban meghatározott kialakítású és felszereltségű - személygépkocsik utasfelvételi céllal történő tartózkodására szolgál [1. § (4) bekezdés]. Közterületen taxiállomás létesítése, használata és üzemeltetése a rendelet szabályai szerint engedélyezhető, végezhető [1. § (2) bekezdés]. Az önkormányzati rendelet hatálya alá tartozó taxiállomásokat a taxiszolgáltatást végző jogi személy, jogi személyiséggel nem rendelkező gazdasági társaság és egyéni vállalkozó az általa üzemeltetett taxigépkocsival csak a taxiállomások használatára jogosító, a rendeletben megjelölt szervezet által kiadott engedély birtokában

¹ Az eljáró versenytanács a 176.681.997 EUR árbevételt a 2012. évi MNB középárfolyamon (1 EUR = 289,41 HUF) számolta át forintra.

² A ténylegesen fizetett jutalékok és díjak – üzleti titoknak minősülő – mértékét lásd a Főtaxi Vj-095-022/2011. sz. beadványának I. 5. pontjában.

használhatja (2. §). Budapest közterületein lévő taxiállomások létesítésével, fenntartásával, működtetésével és megszüntetésével kapcsolatos feladatok ellátására a Fővárosi Önkormányzat által e célra létrehozott Fővárosi Taxiállomásokat Üzemeltető Szolgáltató Közhasznú Társaság (későbbi elnevezéssel Fővárosi Taxiállomásokat Üzemeltető Szolgáltató Nonprofit Kft., a továbbiakban egységesen: Taxiállomás-üzemeltető Kht.) jogosult, azzal, hogy amennyiben a kiemelt közforgalmú létesítmények közül a repülőterek melletti közterület üzemeltetésével kapcsolatos feladatokat - önkormányzati rendeletet kivéve - jogszabály alapján más gazdálkodó szervezet köteles ellátni, vagy a közterület használatának jellege, illetve a közterülettel határos létesítményekkel összefüggő fokozott biztonsági követelmények azt indokolják, a Taxiállomás-üzemeltető Kht. az ilyen közterület üzemeltetését végző gazdálkodó szervezettel a taxiállomás létesítésével, fenntartásával, működtetésével és megszüntetésével kapcsolatos feladatok ellátásáról megállapodást köthet vagy e rendelet általános szabályai alapján, vagy a 14. §-ban foglalt különleges szabályokat is figyelembe véve [10. § (1) bekezdés]. A rendelet 14. §-a (1) bekezdése rögzítette, hogy a speciális taxiállomás üzemeltetésére - a közterületre vonatkozó különleges jogszabályi előírásokra, illetve a közterület használatának jellegére, a fokozott biztonsági előírásokra tekintettel - különleges szabályok vonatkoznak, az alábbiak szerint [lásd a 14. § (2) – (5) bekezdését]:

- a speciális taxiállomás használatát a taxiállomásokat üzemeltető szervezettel megállapodást kötő gazdálkodó szervezet (a továbbiakban: szerződéses üzemeltető) engedélyezi az általa pályázati úton, legfeljebb 5-5 évre kiválasztott, taxi-szolgáltatás végzésére egyébként jogosult vállalkozók számára, és állapítja meg az engedélyezés módját és feltételeit,
- a speciális taxiállomás üzemeltetési, szolgáltatási díját és fizetésének módját a szerződéses üzemeltető állapítja meg és érvényesíti a kiválasztott vállalkozóval (vállalkozókkal) szemben,
- a speciális taxiállomás használatára vonatkozóan a szerződéses üzemeltető a kiválasztott vállalkozóval (vállalkozókkal) szemben a magasabb színvonalú szolgáltatás biztosítása érdekében további feltételeket, illetve az utasforgalom irányításával, szervezésével összefüggésben a helyszíni sajátosságoknak megfelelő más előírásokat is érvényesíthet, ezek azonban nem ütközhetnek egyéb jogszabályba, és nem lehetnek a kiválasztott vállalkozó(k) számára méltánytalanok vagy indokolatlan megkülönböztetésre alkalmasak,
- a speciális taxiállomás használatával kapcsolatos, a rendeletben és az üzemeltetési feladatokra kötött megállapodásban foglalt előírások betartását a szerződéses üzemeltető is jogosult és köteles ellenőrizni, a szabálysértésekről és a megtett intézkedésekről pedig köteles értesíteni a Taxiállomás-üzemeltető Kht.-t,
- a speciális taxiállomás üzemeltetési feladatairól szóló megállapodást a Taxiállomás-üzemeltető Kht. és a szerződéses üzemeltető jelen rendelet keretei között, a rendelet különleges szabályaira is figyelemmel kötheti meg az alábbiak szerint:
 - a megállapodásban a szerződéses üzemeltetőnek kötelezettséget kell vállalnia arra, hogy a nem az általa pályázati úton kiválasztottak körébe tartozó, utassal érkező taxi-szolgáltatók részére megfelelő utaskiszállási, a rendelésre hívott taxi-szolgáltatók részére pedig megfelelő utasfelvételi pontokat biztosít a speciális taxiállomáson kívüli területen,
 - a megállapodás megkötéséhez a főpolgármester előzetes jóváhagyása szükséges.

12. A 39/2011. (VII.7.) Főv. Kgy. rendelet szintén kimondta, hogy közterületen taxiállomás létesítése, használata és üzemeltetése a rendelet szabályai szerint engedélyezhető, végezhető [1. § (2) bekezdés], azt is megállapítva, hogy a rendelet hatálya alá tartozó taxiállomásokat a személytaxi-szolgáltatást végző vállalkozás csak a taxiállomások használatára jogosító, a rendeletben megjelölt gazdálkodó szervezet által kiadott taxiállomás-használati hozzájárulás birtokában használhatja. Budapest főváros közterületein lévő taxiállomások létesítésével, fenntartásával, működtetésével és megszüntetésével kapcsolatos feladatok ellátására a Fővárosi Önkormányzat által részben e célra létrehozott BKK Budapesti Közlekedési Központ Zrt. mint szolgáltató jogosult [10. § (1) bekezdés]. Amennyiben a kiemelt közforgalmú létesítmények közül a repülőterek melletti közterület üzemeltetésével kapcsolatos feladatokat - önkormányzati rendeletet kivéve - jogszabály alapján más gazdálkodó szervezet köteles ellátni, vagy a közterület használatának jellege, illetve a közterülettel határos létesítményekkel összefüggő fokozott biztonsági követelmények azt indokolják, a szolgáltató az ilyen közterület üzemeltetését végző gazdálkodó szervezettel a taxiállomás létesítésével, fenntartásával, működtetésével, és megszüntetésével kapcsolatos feladatok ellátásáról - a rendelet általános vagy a 14. §-ban foglalt különleges szabályainak figyelembevételével - megállapodást köthet [10. § (2) bekezdés]. A 14. § (1) bekezdése értelmében a speciális feltételeknek megfelelő közterületen lévő vagy létesítendő taxiállomás üzemeltetésére - a közterületre vonatkozó különleges jogszabályi előírásokra, illetve a közterület használatának jellegére, a fokozott biztonsági előírásokra tekintettel - a rendelet rendelkezései az alábbi eltérésekkel alkalmazandók [14. § (2) – (6) bekezdés]:

- a speciális taxiállomás használatához a szolgáltatóval megállapodást kötő gazdálkodó szervezet (a továbbiakban: szerződéses üzemeltető) adja meg a hozzájárulást az általa pályázati úton, legfeljebb 5-5 évre kiválasztott, személytaxi-szolgáltatás végzésére egyébként jogosult vállalkozás számára és állapítja meg az hozzájárulás megadásának módját és feltételeit. A speciális taxiállomás használatára feljogosító hozzájárulás megszerzése nem mentesíti a vállalkozást a személytaxi-szolgáltatás végzésére vonatkozó egyéb jogszabályi előírások teljesítésének kötelezettsége alól,
- a speciális taxiállomás-használati hozzájárulás díját és fizetésének módját a szerződéses üzemeltető állapítja meg és érvényesíti a kiválasztott vállalkozással szemben,
- a speciális taxiállomás használatára vonatkozóan a szerződéses üzemeltető a kiválasztott vállalkozással szemben a magasabb színvonalú szolgáltatás biztosítása érdekében további feltételeket, illetve az utasforgalom irányításával, szervezésével összefüggésben a helyszíni sajátosságoknak megfelelő más előírásokat is érvényesíthet, ezek azonban nem ütközhetnek egyéb jogszabályba, és nem lehetnek a kiválasztott vállalkozás számára méltánytalanok vagy indokolatlan megkülönböztetésre alkalmasak,
- a speciális taxiállomás használatával kapcsolatos, a rendeletben és az üzemeltetési feladatokra kötött megállapodásban foglalt előírások betartását a szerződéses üzemeltető is jogosult és köteles ellenőrizni, a szabálysértésekről és a megtett intézkedésekről pedig köteles értesíteni a szolgáltatót,

- a speciális taxiállomás üzemeltetési feladatairól szóló megállapodást a szolgáltató és a szerződéses üzemeltető a rendelet keretei között, e rendelet különleges szabályaira is figyelemmel kötheti meg az alábbiak szerint:
 - a megállapodásban a szerződéses üzemeltetőnek kötelezettséget kell vállalnia arra, hogy - az utasok egyenlő elbánását biztosítva - a nem az általa pályázati úton kiválasztottak körébe tartozó, utassal érkező személytaxi-szolgáltatók részére megfelelő utaskiszállási, a rendelésre hívott személytaxi-szolgáltatók részére pedig megfelelő utasfelvételi pontokat biztosít a speciális taxiállomáson kívüli területen,
 - a szerződéses üzemeltető vállalja, hogy az általa kiírt pályázatban és az annak eredményeként létrejött szerződésben rögzíti az e rendeletben foglalt feltételeknek való megfelelési kötelezettséget a pályázók, illetve a kiválasztott vállalkozás részére, amelynek fennállását a szerződés teljes időtartama alatt jogosult és köteles ellenőrizni. Az ellenőrzések tapasztalatairól, jogsértésekről köteles rendszeresen tájékoztatni a szolgáltatót, aki a jogsértéseket nyilvántartja,
 - a megállapodás megkötéséhez a főpolgármester előzetes jóváhagyása szükséges.

13. A 39/2011. (VII.7.) Főv. Kgy. rendeletet 2013. szeptember 1-jével hatályon kívül helyezte 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.

14. A főváros területén létesített taxiállomások használatára jogosító engedélyt 2012. január 1-jét megelőzően a Fővárosi Önkormányzat által e célra létrehozott Taxiállomás-üzemeltető Kht., 2012. január 1-jétől a Fővárosi Önkormányzat által létrehozott BKK Budapesti Közlekedési Központ Zrt. (a továbbiakban: BKK Zrt.) adta ki a taxiszolgáltató vállalkozóknak, amelyért velük szemben éves időszakra vonatkozó díjat érvényesített.

IV.

Megállapodások a repülőtéri taxiállomások üzemeltetéséről

15. A taxirendeletek értelmében ha a kiemelt közforgalmú létesítmények közül a repülőterek melletti közterület üzemeltetésével kapcsolatos feladatokat - önkormányzati rendeletet kivéve - jogszabály alapján más gazdálkodó szervezet köteles ellátni, vagy a közterület használatának jellege, illetve a közterülettel határos létesítményekkel összefüggő fokozott biztonsági követelmények azt indokolják, a Taxiállomás-üzemeltető Kht., illetve a BKK Zrt. az ilyen közterület üzemeltetését végző gazdálkodó szervezettel – a jelen esetben a BA Zrt.-vel – a taxiállomás létesítésével, fenntartásával, működtetésével és megszüntetésével kapcsolatos feladatok ellátásáról megállapodást köthet, az általános szabályokat vagy különleges (speciális) szabályokat is figyelembe véve. Az ez utóbbiak által szabályozott speciális taxiállomás használatát - az általános szabályoktól eltérően - a Taxiállomás-üzemeltető Kht.-val, illetve a BKK Zrt.-vel megállapodást kötő gazdálkodó szervezet (a szerződéses üzemeltető) engedélyezte az általa pályázati úton, legfeljebb 5-5

évre kiválasztott, taxi-szolgáltatás végzésére egyébként jogosult vállalkozás számára, s állapította meg az engedélyezés módját és feltételeit. A speciális taxiállomás használatáért fizetendő díjat és fizetésének módját - az általános szabályoktól eltérően - ugyancsak a szerződéses üzemeltető állapítja meg és érvényesíti a kiválasztott vállalkozással szemben.

16. A Taxiállomás-üzemeltető Kht., illetve a BKK Zrt. és a szerződéses üzemeltető speciális taxiállomás üzemeltetési feladatairól szóló megállapodásban a szerződéses üzemeltetőnek kötelezettséget kellett vállalnia arra, hogy – az utasok egyenlő elbánását biztosítva - a nem az általa pályázati úton kiválasztottak körébe tartozó, utassal érkező taxi-szolgáltatók részére megfelelő utaskiszállási, a rendelésre hívott taxi-szolgáltatók részére pedig megfelelő utasfelvételi pontokat biztosít a speciális taxiállomáson kívüli területen.
17. A Taxiállomás-üzemeltető Kht. és a BA Zrt. között a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtéren lévő taxiállomások üzemeltetése tárgyában öt évre létrejött, a 2006. május 25. és 2011. május 25. közötti időszakra vonatkozó megállapodás értelmében
 - a Taxiállomás-üzemeltető Kht. a BA Zrt. vagyonkezelésében lévő területen a taxiállomások üzemeltetésével (működtetés, fenntartás) kapcsolatos jogokat a BA Zrt. részére átengedi,
 - a BA Zrt. jogosult és köteles a taxiállomások üzemeltetésére és arra, hogy a taxiállomások kizárólagos használóját pályáztatás útján önállóan válassza ki, és vele szemben a taxiállomások kizárólagos használatával kapcsolatban díjat állapítson meg,
 - a BA Zrt. köteles a nem szerződéses taxiszolgáltató vállalkozók és utasaik számára a szerződéshez csatolt területi vázrajzon meghatározott területen, megadott számú „Ki- és Beszálló pontokat” és a Beszálló ponthoz kapcsolódó megfelelő számú gépjármű számára várakozóhelyet kijelölni és azok zavarmenetes, folyamatos használatát biztosítani,
 - a BA Zrt. legkorábban 2006. augusztus 15-én átad egy 50 személygépjármű egyidejű parkolását lehetővé tevő parkolót, amelyet a nem szerződéses taxiszolgáltató vállalkozók kizárólag utasfelvételre történő várakozás céljából használhatnak (a taxis vállalkozók által ingyenesen használható Puffer parkolók a terminálok az utasaikra várakozó nem szerződéses taxis vállalkozók részére lettek kialakítva, ahonnan a taxis vállalkozók a diszpécserük utasítására mennek fel az utasfelvevő pontra).
18. Amint azt a Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara által a BA Zrt.-nek írott 2011. január 28-i levél (Vj/95-090/2011.) kiemeli, a BKIK szakmailag támogatta, hogy a BA Zrt. kivételes módon droszt kezelői jogot kapjon, azonban a jogok és az ezzel járó tetemes bevétel kötelezettségekkel is jár, s a 2006-ban létrejött szerződés többek között három jól meghatározható feladat teljesítését írta elő:
 - a BA Zrt.-nek biztosítania kell a lehetőséget minden taxis vállalkozó számára, hogy utasát a repülőtér indulási termináljához juttathassa,
 - a BA Zrt.-nek biztosítania kell, hogy minden érkező utasa az általa szabadon választott, előrendelt taxival távozhasson a reptérről,
 - a BA Zrt. tenderen kiválaszthatja azt a szolgáltatót, amelynek autói meghatározott tarifa és szolgáltatási színvonal vállalásáért cserébe használhatják a repülőtér termináljain létesített drosztokat. A kiválasztott szolgáltató további üzleti

lehetőségeket kaphat (pl. hostessek alkalmazása a terminálokban belül, szórólapok). Ezen drosztok kizárólagos használatáért a repülőtér díjat szedhet.

19. A 2011. május 25-től kezdődő időszakra szólóan a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtéren lévő taxiállomások üzemeltetése tárgyában a Taxiállomás-üzemeltető Kht., a BKK Zrt. és a BA Zrt. között létrejött megállapodás értelmében
- a BA Zrt. részére térítésmentesen kerül átadásra a taxiállomások üzemeltetési joga,
 - a taxiállomásokon továbbra is csak a pályázati úton kiválasztott vállalkozó gépjárművei állhatnak meg és várakozhatnak az érkező utasok felvételére, ezeket a taxiállomásokat más taxisok nem használhatják,
 - a nem szerződéses taxisok számára a szerződéshez csatolt területi vázrajzon meghatározott területen, megadott számú, az üzemeltető által okszerűen megindokolt, megfelelő számú gépjármű számára „Ki- és Beszálló pontokat” kell biztosítani, s azok zavarmentes, folyamatos használatáról megfelelő KRESZ forgalmi táblákkal kell gondoskodni,
 - a BA Zrt. egy 50 személygépjármű egyidejű parkolását lehetővé tevő, ún. Puffer parkolót tart fenn, amelyet a nem szerződéses taxiszolgáltató vállalkozók kizárólag utasfelvételre történő várakozás céljából használhatnak, s mely parkoló használatát a BA Zrt. térítésmentesen biztosítja a nem szerződéses előrendelt taxik számára,
 - a korábbi megállapodástól eltérően a BA Zrt. jogosult a taxiállomások, a Ki- és Beszállópontok, valamint a Puffer parkoló helyének a szerződésben rögzítettek szerinti megváltoztatására, amelyről előzetes írásos tájékoztatás megküldése szükséges, de ezek a Taxiállomás-üzemeltető Kht. és a BKK Zrt. hozzájárulását nem igénylik.
20. A BA Zrt. tehát a Taxiállomás-üzemeltető Kht.-val és BKK Zrt.-vel kötött szerződés révén jogosultságot szerzett
- a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtéren lévő taxiállomások üzemeltetésére,
 - a taxiállomások kizárólagos használójának pályáztatás útján történő kiválasztására,
 - a taxiállomások kizárólagos használója által részére fizetendő díj megállapítására,
 - a nem szerződéses taxiszolgáltatók utas felvételi lehetőségét biztosító ki- és beszálló pontok kijelölésére és e pontok megváltoztatására.

V.

A BA Zrt. által kötött megállapodások a repülőtéri taxiállomások használatáról

21. A BA Zrt. 2010. november 24-én - tárgyalásos pályázati eljárást követően - a Főtaxi Zrt.-vel (a továbbiakban: Főtaxi) kötött megállapodást a repülőtéri taxiszolgáltatások nyújtására, illetve az ahhoz kapcsolódó infrastruktúra használatára, amelyért a szolgáltatásnyújtást 2010. december 7-én megkezdő Főtaxi a megállapodásban részletezettek szerint kiszámított díj megfizetésére köteles.³

³ A ténylegesen fizetett jutalékok és díjak – üzleti titoknak minősülő – mértékét lásd a Főtaxi Vj-095-022/2011. sz. beadványának I. 5. pontjában.

VI.

A taxiszolgáltatás jellemzői általánosságban és a repülőtéri taxiszolgáltatások esetében

22. A vizsgálattal érintett áru a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér és Budapest főváros közötti taxiszolgáltatás.
23. A taxis vállalkozók vagy fuvarszervezéssel foglalkozó taxi-társasághoz csatlakozva, vagy annak keretein kívül tevékenykednek. A fuvarszervezéssel foglalkozó taxi-társaságok többsége nem végez közvetlenül taxi személyszállítást, hanem az azt ténylegesen végző taxis vállalkozók részére polgári jogi szerződések alapján, fix havi díjú ellenszolgáltatás fejében fuvarszervező tevékenységet folytatnak. A taxi személyszállításból a tarifák alapján keletkező bevétel a taxis vállalkozóknál jelentkezik. A piac sajátossága ugyanakkor, hogy a taxi-társaságok határozzák meg annak a viteldíjnak a nagyságát, amit a taxis vállalkozók felszámítanak az utasoknak.
24. A jogi szabályozás (a Taxirendeletek rendelkezései) révén a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtéren a taxik nem a Taxiállomás-üzemeltető Kht., illetve a BKK Zrt. által fenntartott taxiállomásokon várakozhatnak utasaikra, hanem a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér üzemeltető gazdasági társaság, a BA Zrt. által kezelt taxidrosztokat, illetve ki- és beszállási pontokat használhatják utasfelvétel céljából, amely körülmény a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér és a főváros közötti útvonalon történő taxiszolgáltatást más útvonalakhoz képest speciálissá teszi, mely különlegesség megmutatkozik abban, hogy
- a BA Zrt. jogosult a repülőtéri taxi utasfelvételi helyek meghatározására, kezelésére, üzemeltetésére, és az utasfelvételi helyeknek hatóságok hozzájárulása nélküli áthelyezésére,
 - az általa pályázati úton kiválasztott szerződéses szolgáltató (a Főtaxi) kizárólagosan jogosult a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtéren lévő taxiállomások használatára, azaz a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér T1 terminálon, valamint a T2 terminál közúti előterének érkezési szintjén kialakított taxiállomásokat kizárólag a szerződéses szolgáltató járművei vehették igénybe, a taxiállomásokon utasfelvétel céljából akár korlátlan ideig is várakozhattak.
25. A BA Zrt.-vel szerződött szolgáltatónak nem minősülő többi taxi (taxi-társaság) kapcsán kiemelő, hogy
- a rendelt taxik részére ún. beszálló pontok kerültek kialakításra a T1 terminálon és a T2 terminál közúti előterének érkezési szintjén, s a rendelt taxik kizárólag ezen beszálló pontokat használhatják utasfelvétel céljából,
 - a rendelt taxik részére kialakított beszállási pontok nem taxiállomások, így rájuk a BA Zrt. által kialakított speciális szabályok vonatkoznak: várakozásra nem használhatók, csupán utasok korlátozott időtartamú (maximum 5 perces) felvételére,
 - az utasfelvétel a gyakorlatban a T2 terminál esetében úgy kivitelezhető, hogy a termináltól kicsit távolabb lévő Puffer parkolóból az adott taxi-társaság diszpécserének hívására a beszálló pontra hajt a rendelt taxi.

26. A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér kiemelkedő jelentőséggel bír a taxiszolgáltatást nyújtók számára, tekintettel viszonylagos távolságára a legközelebbi potenciális célállomástól, valamint az utasok kis területen elérhető jelentős számára. A BA Zrt.-vel szerződött szolgáltató kivételes helyzete ellenére a legtöbb fővárosi taxi-társaság kínált reptéri fuvar, jellemzően fix, célrégiók szerinti díjtarifát kialakítva. Az eljárás során beszerzett adatokból ugyanakkor megállapítható, hogy a repülőtérről Budapestre irányuló fuvarok számát tekintve a Főtaxi szerepe meghatározó (Vj/95-019/2011., Vj/95-024/2011., Vj/95-069/2011., Vj/95-098/2011., Vj/95-105/2011.). A City Taxi becslése szerint a felmerülő taxi szolgáltatási igények kb. 70%-át (kb. 30-40.000 fuvar/hó) a Budapest Airporttal szerződött taxi-társaság, a Főtaxi alvállalkozói teljesítik (Vj/95-026/2011. irat 3. pontja). Ezt támasztják alá a BA Zrt. által az utasok utazási szokásairól negyedévente, kérdőíves módszer alkalmazásával készült ún. Pax Fax elnevezésű elemzések adatai is (Vj/95-082/2011., Vj/95-097/2011., Vj/95-110/2011.).
27. A taxi-társaságok által alkalmazott díjtarifák nem tesznek különbséget a „Budapest – repülőtér”, illetve a „repülőtér – Budapest” útvonalak között, kivéve a Főtaxi, BA Zrt.-vel szerződött szolgáltató által alkalmazott díjszabást, amely megkülönbözteti a két útvonalat, a repülőtér – Budapest útvonal esetében magasabb árat alkalmazva. A terminál épületéhez közeli taxiállomásokat kizárólagos jogosultsággal használó, azokon várakozni is jogosult Főtaxi díjai jellemzően jelentősen meghaladják a többi taxi-társaság releváns fuvarjainak díjszabását, különösen a „repülőtér – Budapest” viszonylatban.
28. A versenyfelügyeleti eljárásban adatot szolgáltató taxi-társaságok reptéri fuvarjainak díjszabásai a „repülőtér T2 Terminál – belváros” útvonalan a következőképpen alakultak:

Taxi-társaság	az áralkalmazás időszaka	repülőtér T2 terminál– belváros fuvar ára (Ft)
Főtaxi ⁴	2010. XII 7 – 2012. I. 3.	5100
	2012. I. 4.	6500
City Taxi ⁵	2008-2012. XI. 5. beadvány	4800
Zóna Taxi ⁶	2011. IX. 7-től	3600
Taxi 4 ⁷	2009-2011	4300
Taxi Plus	2012. IX. 2.-ától	3800
6x6 Taxi ⁸	2012. év	4100
Taxi 2000 ⁹	2009-2012. XII. 20. (beadvány)	3790
Mobiltaxi ¹⁰	2009-2012. I. 5 (beadvány)	3990
Taxi 5 ¹¹		3500-4600

⁴ Vj-95-19/2011; Vj-95-69/2011

⁵ Vj-95-23/2011

⁶ Vj-95-13/2011

⁷ Vj-95-15/2011

⁸ Vj-95-72/2011

⁹ Vj-95-98/2011

¹⁰ Vj-95-16/2011

29. A BA Zrt. által készített ún. Pax Fax kutatás elemzése (Vj/95-110/2011.) alapján megállapítható, hogy
- a magyar állampolgárságú utasok esetében a teljes mintához képest kevésbé dominál a BA Zrt.-vel szerződött taxi-társaság, esetükben jóval heterogénebb a megoszlás a taxi-társaságok között,
 - a külföldi utasok esetén elsősorban dominanciát mutat az aktuális szerződéses taxi-társaság igénybevételének aránya,
 - jóval többen veszik igénybe a Főtaxi szolgáltatását, mint ahányan azt megérkezésük előtt tervezték.
30. A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér T2 Terminálra érkező utasok alapvetően négy utazási mód között választhatnak, ha el kívánják hagyni a repülőteret.
- taxi,
 - személyautó,
 - BKV busz,
 - Airport Shuttle minibusz.
31. Az ún. Pax Fax kutatásból megállapíthatóan az utasok számára az utazási eszköz kiválasztása során a három legfontosabb szempont
- a kényelem,
 - az utazással töltött időtartam és
 - az ár.
32. Az ún. Pax Fax kutatásból ismert adatok szerint az utasok véleménye szerint az első két szempontnak (kényelem, gyorsaság) leginkább a magánautó és a taxi felel meg. A magánautó mint utazási mód leginkább a magyar utasok tekintetében merülhet fel a taxiszolgáltatás lehetséges alternatívájaként, de esetükben sem tekinthető a magánautó igénybevétele reális opciónak (saját gépjármű hiánya, más személy igénybe vehetőségének eshetőségessége). Az utasok véleménye szerint a magánautó a legolcsóbb utazási mód, azonban e körben figyelembe veendő költségnövelő tényezőként a felmerülő üzemanyagköltség, parkolódíj, az autó amortizációja, a vezetéssel, várakozással eltöltött időkiegészítés.
33. A Repülőtér T2 Terminál és Budapest belvárosa közötti utat BKV-val közvetlenül megtenni nem lehet, a Repülőtér T2 Terminálról induló buszokról további tömegközlekedési eszközökre kell átszállni. Tekintettel arra, hogy az utasok döntő többsége a kényelmet tarja elsődlegesnek az utazási módokra vonatkozó döntés meghozatala során, megállapítható, hogy a BKV igénybevétele lényegesen kényelmetlenebb megoldást jelent a taxiszolgáltatásnál. Nemcsak kényelmi, de időtakarékosági szempontból is kedvezőtlenebb a BKV tömegközlekedési eszközeinek igénybe vétele a taxiszolgáltatáshoz képest, bár közlekedési dugók esetén a metró kiegyenlítheti a tömegközlekedés lassúbb voltát. Ezenkívül a BKV, mint utazási alternatíva elérhetősége korlátozott, mivel a 200E busz 23:45-04:38 óra között nem közlekedik, bár ebben az időszakban csak kevés repülőgép érkezik Budapestre.

¹¹ Vj-95-17/2011

34. Az Airport Shuttle minibusz szolgáltatás alapvetően azon utasoknak jelent csak valódi alternatívát, akik nagyobb családdal vagy csoportosan utaznak, hiszen egyéni utasok esetén a taxiszolgáltatás igénybevétele a gyorsasági és kényelmi szempontokat figyelembe véve jobb megoldás. Airport Shuttle minibusz ugyanis csak abban az esetben indul el, ha több, egy irányba utazni kívánó utas összegyűlt. Ameddig a minibusz gazdaságosan nem indítható el, a minibuszt igénybe venni kívánó utasnak várakoznia kell. Együtt utazó négy fő esetén azonban a minibusz már nem olcsóbb, mint a taxi.
35. Az ún. Pax Fax kutatás alapjául szolgáló alapadatok feldolgozásával a közlekedési eszközök közötti helyettesíthetőség kapcsán kiemelendő továbbá, hogy
- az utasok döntő hányada négy módon jut el a reptérről Budapestre: személyautóval, taxival, Airport Shuttle minibusszal, illetve BKV busszal. Ezekon túlmenően kisebb részük igénybe vesz még turistabuszt, bérautót, limuzint sofőrrel, hotelbuszt stb.,
 - az utazók zöme taxival és magánautóval megy a repülőtérrel Budapestre,
 - a megérkezés előtt magánautóban gondolkozó utasok sok esetben úgy döntenek, hogy inkább taxival utaznak Budapestre,
 - a magyar állampolgárok esetén a korábbi csökkenés után 2011 eleje óta ismét növekvő mértékű a magánautóval utazók aránya,
 - a külföldiek esetében a magánautók aránya a tényleges fuvarok tekintetében látványosan kisebb, a taxi és a Minibusz használata pedig (arányaiban) nagyobb, mint a magyarok esetében,
 - az utasok többnyire ugyanazzal az eszközzel tervezik az utazást, amivel korábban is tették. A taxi beszállási pontok áthelyezésének időszakában a teljes képtől némileg, de nem markánsan eltérő megoszlások voltak,
 - a taxi helyett más alternatíván gondolkodók aránya megnőtt a beszállási pontok áthelyezésének időszakában. A taxin gondolkodókat ugyanakkor hosszabb távon látszólag nem befolyásolta a beszállási pontok áthelyezése, hiszen a beszállási pontok visszahelyezése után is alapvetően csak azok gondolkodtak rajta, akik addig is azzal mentek, és nem nőtt a népszerűsége a korábban nem taxizók körében,
 - a magyar és külföldi utazók vonatkozásában elvégzett elemzés szerint a beszállási pontok áthelyezésének időszakában a taxi helyett magánautón gondolkodók kizárólag magyarok voltak. A külföldiek esetében a mintában szereplő valamennyi utas, aki korábban taxival ment, nem kívánta azt más utazási eszközre cserélni. A taxin gondolkodók köre mindkét csoportban stabilitást mutatott, lényegében az gondolkodott taxin, aki korábban is azzal ment. Az eredmények azt mutatják, hogy az utazási szokások alapvetően perzisztensek, vagyis nem tapasztalható érdemi átjárás az egyes módok között.

VII. A vizsgált magatartás

Utásfelvételi pontok a terminálokön 2011. május 26. előtt

36. 2011. május 26. előtt a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér termináljain

- a taxiállomásokat a szerződött partnerek (Főtaxi),
- az ún. utasfelvételi pontokat a városi taxi-társaságok (ún. előrendelt taxik) szolgáltatói
- az ún. „táblás fuvar” végző taxi szolgáltatók a számukra biztosított fizető parkolókat használhatták.

37. A BA Zrt. a terminálokön ún. rendelt taxik számára

- taxiállomásnak nem minősülő, ezért a várakozást lehetővé nem tevő utasfelvételi pontokat biztosított a terminál-épületek előtt, illetve
- a rövidtávú parkolóknak kerültek kialakításra helyek, valamint
- Puffer parkolót vehettek igénybe.

Terminálonként a megoldás kisebb eltéréseket mutat:

- a T1 terminál esetén a BA Zrt.-vel nem szerződött taxis szolgáltatóknak
 - a forgalmi épület előtt, a zebra után 3-3 pontot biztosítottak, ahol az utasok kiszállhattak és beszállhattak,
 - a rövidtávú parkolóban 5 taxi felirattal ellátott hely volt biztosítva (ezek utasfelvétel céljára 7 percig térítésmentesen voltak igénybe vehetők),
 - Puffer parkoló kialakítására nem került sor (a szerződött taxi szolgáltató számára kialakításra került egy Puffer parkoló, 15 gépkocsi részére),
- a T2A terminál érkezési szintjén és a T2B terminálok esetén a rendelt taxi utasfelvételi pontok
 - 2010 decemberéig a forgalmi előtér belső karéj ívéen, közvetlenül a szerződéses szolgáltató által használt taxiállomások mögötti területen kerültek kialakításra,
 - 2010 decemberét követően a forgalmi előtér külső karéj ívére kerültek áthelyezésre a SKY COURT megnyitását előkészítő, szükséges közlekedési funkcióáthelyezésekkel összefüggésben. A beszállópontok utas felőli oldala – hasonlóan a korábbi elhelyezkedéshez – az érkezési szint külső ívéen is fedett volt,

a T2A Terminál és a T2B Terminál érkezési szintjén 4-4 hely került részükre biztosításra,

a T2 Terminálon 50 gépkocsi befogadására alkalmas, ingyenesen használható Puffer parkoló került kialakításra az utasaikra várakozó nem szerződéses taxis vállalkozók részére, akik a saját diszpécserük utasítására innen mentek fel a terminálok előtt kialakított utasfelvételi pontokra a taxi rendelést leadott vendégekért. A csak a rendelt taxik részére fenntartott puffer parkolóban a várakozás korlátlan ideig díjmentes volt.

38. 2011. március 31-én a T2 terminál Puffer parkolójában a BA Zrt. és a Fővárosi Önkormányzat meghívására egyeztetésre került sor a meghívott kamara, érdekképviselői szervezetek és taxi-társaságok vezetőivel. A megbeszélés elsődleges tárgya a Puffer parkolók későbbi áthelyezése volt. A kamarai, érdekképviselői szervezeti és társasági vezetők kifejtették, nem tartják megfelelőnek a BA Zrt. által kialakított rendszert. A BA Zrt. nyitottnak mutatkozott arra, hogy ha az érintett szolgáltatók megfelelő javaslatot terjesztenek elő, hajlandó a fővárossal megkötendő szerződésbe azokat beépíteni. A

Fővárosi Taxiállomás-kezelő Kht. felkérése alapján a BKIK vállalta, hogy koordinálja a közös koncepció kialakítására irányuló egyeztetéseket (Vj/95-09062011.).

39. Ezt követően a BKIK szervezésében több megbeszélésre került sor egy, a repülőtéri forgalmi rend kialakítására vonatkozó javaslat összeállítása tárgyában. Ezekhez kapcsolódóan az Országos Taxis Szövetség (a továbbiakban: OTSZ) például javasolta, hogy a BA Zrt. által üzemeltetett repülőtéri terminálokön ún. rendelt taxi pultok kerüljenek kialakításra, lehetőleg a kiérkező tranzit kijáratokhoz legközelebb eső helyeken.

40. A 2011. április 6-i megbeszélés eredményeként létrejött javaslatban a BKIK, több taxitársaság (köztük a Főtaxi) és szakmai szervezet egyebek között az alábbiakat indítványozta:

2. Liszt Ferenc 1 terminálra érkező utasok beszállítása. (Taxi megállóhely kategóriák szerint)

2.1. Hivatalosan kialakított taxi állomás a szerződött partnerek számára a jelenlegi helyen.

2.2. A jelenlegi „Rendelt Taxi beszállóhely-t” kérjük a gyalogátkelőhely elé, vagy közvetlenül a gyalogátkelő mögé, az úttest bal oldalán elhelyezni. (A jelenlegi helytől kb. 30 méterrel közelebb a terminálhoz).

2.3. A jelenlegi rendszer szerint nem megoldott a gépkocsik minőségi szolgáltatást biztosító elhelyezése, melyre tekintettel, két javaslattal élünk:

- 10 db ingyenes várakozást biztosító helyet kérünk kialakítani a korábbi „kormányváró parkoló” területén belül, mely terület a tapasztalataink alapján jelenleg részben kihasználatlan.

Vagy

-10 db, 40 percig ingyenesen igénybe vehető parkoló fenntartását kérjük biztosítani a rövid távú parkoló terminálhoz közelebb eső, jobb oldalán.

...

4. Liszt Ferenc 2A terminálra érkező utasok beszállítása (Taxi megállóhely kategóriák szerint)

4.1. Hivatalosan kialakított taxi állomás a szerződött partner számára a jelenlegi helyen.

4.2. „Rendelt taxi beszállóhely” a jelenleg kialakított helyen, a külső körív jobb oldalán.

4.3. A jelenlegi rendszer szerint az ebben a pontban meghatározott szolgáltatás esetén nem megoldott a gépkocsik minőségi szolgáltatást biztosító elhelyezése, melyre tekintettel, két javaslattal élünk:

- A külső körön, a gyalogátkelőhely előtt, az úttest bal oldalán kérünk kialakítani 15 gépkocsi várakozását lehetővé tevő, taxiknak fenntartott parkolóhelyet.

Vagy

- A 2A terminál alatt, a rövid távú parkoló területén, közvetlenül a lépcsősor mellett kérjük kialakítani a 15 taxi gépkocsi várakozását biztosító ingyenes parkolóhelyet.

5. Liszt Ferenc 2B terminálra érkező utasok beszállítása (Taxi megállóhely kategóriák szerint)

5.1. Hivatalosan kialakított taxi állomás a szerződött partner számára a jelenlegi helyen.

5.2. „Rendelt taxi beszállóhely” a külső körív jobb oldalán, a jelenleg kialakított helyhez képest kb. 30 méterrel előrébb kérjük kialakítani, közvetlenül a 2B terminál kijáratával egy magasságban. Kérjük a „Rendelt taxi beszállóhely” táblákat oly módon elhelyezni, hogy a terminál kijáratától láthatóak legyenek.

5.3. A jelenlegi rendszer szerint az ebben a pontban meghatározott szolgáltatás esetén nem megoldott a gépkocsik minőségi szolgáltatást biztosító elhelyezése, melyre tekintettel, két javaslattal élünk:

- A külső körön, a gyalogátkelőhely után, az úttest bal oldalán kérünk kialakítani 10 gépkocsi várakozását lehetővé tevő, taxiknak fenntartott parkolóhelyet.

Vagy

- A 2B terminál alatt, a rövid távú parkoló területén, közvetlenül a lépcsősor mellett kérjük kialakítani a 10 taxi gépkocsi várakozását biztosító ingyenes parkolóhelyet.

6. Átmeneti (puffer) parkoló

A Budapest Airport Zrt. illetékeseinek megállapításaival szemben véleményünk szerint a jelenleg kialakított – nem szerződött partner számára biztosított – puffer parkoló kizárólag bővítéssel alkalmas a feladatainak ellátására. (Jelenleg 6 taxi társaság gépkocsijai várakoznak a hely alkalmatlansága miatt a repülőtér környékén benzinkutak, bevásárlóközpontok parkolóiban.)

5.3. A nem szerződött taxik számára kialakított puffer parkoló területén kérjük állandó jelleggel 100 autó helyének fenntartását, valamint ugyanitt infrastruktúra (figyelemmel a higiéniai, és a szeméttárolási szempontokra) kialakítása is szükséges.

5.4. Jó minőségű, szilárd burkolat alapvető feltétel a gépjárművek megfelelő működéséhez.

41. A javaslat a Taxiállomás-üzemeltető Kht. előtt is ismertté vált, s annak ügyvezetője 2011. május 6-i, a BKIK-hoz intézett válaszelevelében (Vj/95-090/2011.) előzményként rögzítette, hogy a helyszíni tárgyalásra a jelenleg 50 gépkocsi befogadó képességű, nem szerződéses taxi szolgáltatók által használt puffer parkoló megtartása és helyének meghatározása-elfogadása céljából került sor. A levél szerint a helyszíni tárgyalások keretében a tárgyalás arról szólt, hogy a taxis társaságok tervet terjesztenek elő a BKIK koordinálásával arra vonatkozóan, hogy megszervezik a nem szerződéses taxi szolgáltatók rendelt taxi helyekre történő kiszolgáltatásának logisztikai rendszerét. A megküldött javaslatcsomag ugyanakkor nem érinti a tárgyalások során megfogalmazott kérdéskört, számos olyan elképzelést tartalmaz, amely témája volt a helyszíni tárgyalásnak, de azt a BA Zrt. nem támogatja.
42. A Fővárosi Közgyűlés 2011. május 25-i ülésén meghozott 1276/2011. (V.25.) Főv.Kgy.h. határozat szerint a Fővárosi Közgyűlés nem fogadta el L. P. módosító indítványát, mely szerint „A Fővárosi Közgyűlés a Taxiállomás-üzemeltető Kht. és a BKK Zrt. a Budapest Airport Zrt.-vel a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtéren a taxiállomások fenntartásával, működtetésével kapcsolatos kötelezettségek teljesítéséről megállapodást módosítja azzal, hogy mellékelt megállapodás 1. sz. mellékletét képező Területi Vázrajzon „Terminál 1 és 2 – Ki- és Beszállópontok elhelyezésére szolgáló terület” elnevezésű oldalon Terminál 2. érkezési területének déli oldalán található piros színű egyenes vonal a terminál épület földi oldalán található út vonalát követő ívre változzon, és a parkoló területére ne terjedjen ki.”
43. A Fővárosi Közgyűlés 1277/2011. (V.25.) Főv.Kgy.h. határozata szerint a Fővárosi Közgyűlés eseti jelleggel magához vonta a Budapest főváros közterületein a taxiállomások létesítéséről, használatának és üzemeltetésének rendjéről szóló 59/1999. (XI. 18.) Főv. Kgy. rendelet 14. § (6) bekezdésében a főpolgármesterre átruházott hatáskört és előzetesen jóváhagyta, hogy a Taxiállomás-üzemeltető Kht. és a BKK Zrt. megállapodást kössön a Budapest Airport Zrt.-vel a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtéren a taxiállomások fenntartásával, működtetésével kapcsolatos kötelezettségek teljesítéséről 2011. május 25. napjától 5 (öt) év határozott időre
- a Budapest Airport Zrt. által pályázati úton kiválasztott taxiszolgáltató vállalkozóval, a mellékelt szerződésben megállapított feltételeknek megfelelő szolgáltatási szerződés megkötése útján magasabb színvonalú szolgáltatás biztosítása érdekében;

- a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér utasforgalmának fejlesztése céljából a Budapest Airport Zrt. által a mellékelt megállapodás és mellékleteiben felsorolt vállalatok saját beruházásként történő megvalósítása érdekében;
- a mellékelt megállapodás mellékletét képező területi vázrajzon meghatározott területen egyéb taxi-szolgáltató vállalkozók és utasaik számára ki- és beszálló pontoknak és 50 (ötven) személygépjármű egyidejű parkolását lehetővé tevő puffer parkoló kijelölése és azok zavarmentes, folyamatos használatának biztosítása érdekében;

azzal, hogy a Budapest Airport Zrt. – mint Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér kizárólagos kezelője és az ott lévő taxiállomások egyedül lehetséges üzemeltetője – számára (figyelemmel a mellékelt megállapodásban általa vállalt kötelezettségekre) a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtéren a taxiállomások üzemeltetési feladatainak ellátásához szükséges üzemeltetési jog biztosítása térítésmentesen történik.

44. A Fővárosi Közgyűlés felkérte a Taxiállomás-üzemeltető Kht. ügyvezetőjét és a BKK Zrt. vezérigazgatóját az előterjesztés mellékletét képező megállapodás megkötésére. A megállapodás még ezen a napon aláírásra került.

Az utasfelvételi pontok áthelyezése és az ingyenes várakozási idő rövidítése 2011. május 26-án

45. A BA Zrt. a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér termináljain illegális kereskedelmi tevékenységet folytató személyekkel szembeni fellépésre hivatkozással 2011. május 26-án a rendelt taxi utasfelvevő pontokat áthelyezte a rövidtávú parkolók területén kialakított rendelt taxi utasfelvevő pontokra, ahol – a korábbi 7 perc helyett – 5 percre várakozhattak ingyenesen a taxik. A BA Zrt. a terminál előtt lévő rendelt taxi utasfelvevő pontokat megszüntette. Erről a BA Zrt. egy 2011. május 25-én éjfél előtt néhány perccel elküldött email üzenetben értesítette a nagyobb taxi-társaságokat és a hatóságokat.

46. A változásokat követően

- a T1 Terminálon
 - a BA Zrt.-vel nem szerződött taxi szolgáltatóknak a forgalmi épület előtt lévő forgalmi sáv bal oldalán 3-3 utas kiszállító-felvevő, illetve a rövidtávú parkolóban 5 taxi felirattal ellátott dedikált hely került kialakításra,
 - a rövidtávú parkoló 5 percre térítésmentesen volt igénybe vehető,
- a T2 Terminálon az utasfelvételi pontok a rövidtávú parkolóba kerültek elhelyezésre, amelyek lépcsővel vagy lejtős rámpán közelíthetőek meg és nem fedett területen helyezkedtek el.

47. A BA Zrt. a T1 Terminálon még a bevezetés napján, nyilatkozata (Vj-95-028/2011) szerint 4 órán belül visszaállította az eredeti utasfelvevő helyek használatát.

48. A rövidtávú parkoló területi nagysága, elhelyezkedése és a bevezetett új utasfelvételi rendszer első tapasztalatai alapján a BA Zrt. – 2012. január 13-i beadványa (Vj-95-028/2011) és a tárgyaláson megismételt nyilatkozata szerint – az ingyenes várakozási időt

a korábbi 10 percről 17 percre módosította 2011. június 2-ától.¹² Az előrendelt taxik számára biztosított puffer parkoló díjmentes volt.

49. 2011. május 26-án a City Taxi tárgyalótermében az OTSZ, a Taxi Gépkocsivezetők Független Szakszervezete (a továbbiakban: TGFSZ) és a BKIK megbeszélést tartott a repülőtéren bekövetkezett változásokkal kapcsolatban. Felkérték a BKIK-t, hogy képviselje a taxisokat az ügyben (Vj/95-087/2011.).
50. A fővárosi taxi vállalkozások és érdekképviseltek 2011. június 6-án demonstrációt jelentettek be 2011. június 8-ára. A BKIK által a Taxiállomás-üzemeltető Kht. részére e napon írott levél (Vj/95-090/2011.) egyebek között közli, hogy a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtéren a taxi szolgáltatás BA Zrt. által bevezetett rendszere a reptéri utasokból elégedetlenséget vált ki, s ezzel egyidejűleg számos taxis vállalkozó munkavégzését hátrányosan befolyásolja. A szolgáltatás bevezetett rendszere nem elégíti ki a BKIK által képviselt szakmai minimumokat, különbséget tesz ugyanis az utasok kiszolgálásának minőségében aszerint, hogy ki milyen szolgáltatót választ, melyik taxitársasággal szerződött. A BKIK szerint egy hosszú évek alatt kialakított szolgáltatási rend hirtelen megváltoztatása, különösen akkor, ha ezt nem előzi meg szakmai egyeztetés, értetlenséghez vezet, esetenként túlzott reakciókat vált ki. A BKIK késznek mutatkozott arra, hogy szerepet vállaljon a BA Zrt.-vel történő tárgyalásokban. Közvetítőként lépett fel a Taxiállomás-üzemeltető Kht. is.
51. 2011. június 8-án két taxis érdekképviselőt szervezésében demonstrációt tartottak, amelynek követelése az volt, hogy a szakmai érdekképviseltek [OTSZ, Taxis Fuvarszervező Társaságok Szövetsége (a továbbiakban: TFTSZ)], valamint a Főváros által kijelölt személy 72 órán belül kezdje meg a tárgyalást az átfogó budapesti taxis reform megvalósításáról, illetve a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtéren kialakult helyzet rendezésére a Fővárosi Önkormányzat közvetlen részvételével kezdődjenek meg a tárgyalások. A Fővárosi Önkormányzat által megnevezett személy a tárgyalások koordinálására felkérte a BKIK-t.
52. 2011. június 9-én megkezdődtek az egyeztető tárgyalások a BKIK székházában a Fővárosi Önkormányzat, az OTSZ, a TFTSZ, a BKIK és a demonstráció képviselőinek részvételével. A megbeszélések csak részben érintették a repülőtéren bekövetkezett változásokat. A petíciót benyújtók kérésének megfelelően napirendre került a repülőtéri taxi forgalmi viszonyok újraszabályozása. Az álláspontok közeledtek, ezért 2011. június 10-én a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtérrel kapcsolatos egyeztetés az érdekképviseltekkel és a fuvarszervező társaságokkal került megtartásra.
53. A BA Zrt. az előrendelt taxik működésével kapcsolatos álláspontját a Taxiállomás-üzemeltető Kht. részére 2011. június 16-án írott levélben fejtette ki, egyebek között az alábbiakat közölve:

A 2. Terminál közúti előterének útpályái az 1980-as években épültek; ennek megfelelően évente 1 milliós utasforgalom kiszolgálására lettek tervezve. Jelenleg a terminál éves utasforgalma 6

¹² Az erre vonatkozó megrendelés elküldését a tárgyalás napján e-mailben benyújtotta.

millióhoz közelít, ami az előtérben a különböző forgalmi igények kielégítése érdekében lényegesen hatékonyabb és gördülékenyebb forgalmi rendet igényel.

Ezzel szemben az engedélyezett 5 perces várakozási időt túllépő, illetve járműveiket a közúti előtérben gyakran őrizetlenül hagyó nagy számú taxis a csúcsidőszakokban utasaink, illetve az előtérben működő többi fuvarozó és szolgáltató számára kényelmetlenséget okozó forgalmi torlódásokat idéztek elő. Ezen túlmenően a taxisok nagy számban parkoltak szabálytalanul az előtérben, többek között az autókölcsönző cégeknek fenntartott helyeken, ezen társaságok ügyfeleinek is jelentős kényelmetlenséget okozva.

Társaságunk több alkalommal is kísérletet tett arra, hogy a problémákat a taxi társaságokkal megtárgyalja, legutóbb áprilisban a puffer parkolóban megtartott megbeszélésen, ahol sürgettük a taxi társaságokat, hogy alakítsanak ki az előrendelő ügyfelek, illetve a taxisok közötti hatékonyabb kommunikációt lehetővé tevő megoldásokat annak kiküszöbölésére, hogy a járműveknek hosszabb időt kelljen eltölteniük a közúti előtérben. A felvetett problémákra a taxis társaságok egészen mostanáig nem reagáltak. Társaságunknak ezért nem maradt más választása, mint egy hatékonyabb megoldás bevezetése, nevezetesen az előrendelt taxik utasfelvevő pontjainak a rövid távú parkolóba történő áthelyezése, ahol bőséges hely áll rendelkezésre azon taxik számára is, amelyek nem kívánnak a puffer parkolóban várakozni.

[...]

az utasfelvevő pontok visszahelyezése a régi, elfogadhatatlan állapot helyreállítását eredményezné. Ezért [...] Társaságunk részéről az utasfelvevő pontok visszahelyezésének előfeltétele a fennálló problémák kielégítő és fenntartható módon történő megoldása.

Véleményünk szerint a kielégítő és fenntartható megoldás kialakítása az alábbi alapelvek mentén lehetséges:

1) Az utasfelvevő pontok kizárólag az utasok felvételére szolgálhatnak, azaz a sofőrök nem hagyhatják a gépjárműveket őrizetlenül az előtérben.

2) Az előrendelt taxik legfeljebb 5 percig tartózkodhatnak az utasfelvevő pontokon.

3) Eljárásrendet kell kialakítani az előrendelő ügyfelek, illetve a taxisok közötti hatékonyabb kommunikáció érdekében, amely egyben biztosítja az 1) és 2) alapelveknek való megfelelést is.

4) Szankciókat kell kialakítani annak érdekében, hogy a fenti alapelveket megsértő előrendelt taxik (rendsám alapján) a továbbiakban ne férhessenek hozzá az érkezési szint közúti előteréhez.

Hangsúlyozzuk, hogy az indulószint közúti előtere az összes taxi számára megközelíthető, azonban kizárólag utaskiszállítás céljából. Az előrendelt taxik az indulószint előtérén is legfeljebb 5 percig tartózkodhatnak.

54. 2011. június 20-án újabb egyeztetésre került sor a BA Zrt., a Taxiállomás-üzemeltető Kht. és a BKIK között. A találkozóról készített emlékeztető a következőket rögzítette:

Szükséges egy új eljárás rend, mely kialakításában minden a megbeszélésen résztvevő partner kíván lenni. Ugyancsak közös vélemény volt, hogy az alapvető cél egy munkaerő kímélő informatikai rend lehet. A BA Zrt. kijelentette, hogy szerződéses kapcsolatot csak a Kamarával (Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara) tart elképzelhetőnek. A Kamara képviselőjében [Cs. G.] kijelentette, hogy ezen tevékenységet a kamarai tagvállalkozások többségi támogatásával tartja csak elképzelhetőnek. A BA Zrt. jelezte, hogy amennyiben megkapja az eljárási rend tervezetét, az együttműködési szerződés tervezetét, valamint a csatlakozási szerződés tervezetét és az informatikai megoldás vázlatát – s ezek elfogadható alapot képeznek – úgy könnyít az egyéb taxi társaságok utasforgalmi tevékenysége vonatkozásában és maximum 2-3 hónapig „elvisel” diszpécser rendszerű utas irányítási folyamatot, biztosítva ezen taxik régi rendszerű utas kapcsolatát.

Dr. [K. E.] összefoglalta a közösen kialakított megoldást: puffer parkolóban a nem szerződött taxik, de csak azok akik a csatlakozási szerződést a Kamarával megkötötték. Taxi rendelés a szokott módon a taxi társaságoknál történjen, ahonnan azonnali információ kerül telepítésre a

terminálra név és rendszám párosítással. A beérkező utas jelentkezésével hívja fel a rá várakozó taxit.

A Kamara képviselője vállalta, hogy a rendszer felállításához szükséges költségeket megelőlegezi, a kidolgozásban és a felállításban közreműködnek, de jelezte, hogy végső soron a költségviselő a szolgáltatás igénybe vevője. Vállalta továbbá, hogy amennyiben a vállalkozások jellemző része igényli a szolgáltatást, úgy elkészíti az igényelt szerződés tervezeteket és megküldi a BA Zrt. részére folyó év 26. hetében. A BA Zrt. az elhangzottakkal egyetértve jelezte, hogy a szükséges szolgáltatásokat és csatlakozási pontokat biztosítja és közreműködik a végleges megoldás kialakításában.

55. 2011. június 27-ére - pontosan nem ismert körülmények között - elkészült egy, a BA Zrt. és a taxi-társaságok közötti szerződés tervezete, amely egyebek között az alábbiakat tartalmazta:

1. A szerződés tárgya

1.1. Felek megállapodnak, hogy 2011. július 01. - kezdődő időszakban a BA Zrt. által üzemeltetett repülőtér termináljain az alábbi rendszerben bonyolítják a telefonon, vagy egyéb módon rögzített azonnali, illetve egyéb módon előrendelésben leadott taxirendelések utasfelvételét.

2. A Taxitársaságok kötelezettségvállalásai

2.1. Jelen szerződés időtartama alatt Taxitársaságok vállalják, hogy a szerződés elválaszthatatlan mellékletét képező 1.sz mellékletben meghatározott, a 2A és 2B terminál érkezési szintjén kialakított 2 db, és az 1 terminál közúti előterén kialakított 1 db utas felvételi pontokra a 2.2 pont a)- f) bekezdésében foglaltak szerint delegálnak taxi gépkocsit.

2.2. a.) Az érkezési szinten kialakított utas felvevő pontok kizárólag az utasok felvételére szolgálhatnak, azaz a sofőrök nem hagyhatják a gépjárművüket őrizetlenül az előtéren.

b) Az előrendelt taxik legfeljebb 5 percig tartózkodhatnak az utas felvevő pontokon.

c) A Taxitársaságok egységes eljárásrendet alakítanak ki az előrendelt ügyfelek, illetve a taxisok közötti hatékonyabb kommunikáció érdekében, amely egyben biztosítja az 1) és 2) alapelveknek való megfelelést.

d) A Taxitársaságok az eljárásrendhez illeszkedő szankciórendszert alakítanak ki annak érdekében, hogy a fenti alapelveket megsértő előrendelt taxik (rendszám alapján) a továbbiakban ne férhessenek hozzá az érkezési szint közúti előteréhez.

e) A Taxitársaságok vállalják, hogy az indulási szintet kizárólag utas kiszállítás céljából veszik igénybe. Az előrendelt taxik az induló szint előterén is legfeljebb 5 percig tartózkodhatnak.

f) A Taxitársaságok a „táblázós előrendeléses” fuvarokra delegált gépkocsikat kizárólag a „rövid távú parkolóban” kialakított utas felvételi pontokra irányítják.

g) A Taxitársaságok vállalják, hogy az érkezési szint behajtási jogosultság ellenőrzésének érdekében, a behajtási jogosultsággal rendelkező gépkocsik első szélvédőjén, távolról is felismerhető, a Budapest Airport Zrt. által jóváhagyott azonosító matricát helyeznek el, mely matricák visszavonásáról gondoskodnak azon gépkocsik esetében, mely gépkocsik vezetői megszegik a 3-as pontban rögzített eljárásrend szabályait.

2.3. Ezen túlmenően Taxitársaságok vállalják, hogy a BA Zrt. által pályázati úton tenderen győztes taxitársaság fuvarozási jogosultságát elismerik és azt tiszteletben tartják.

2.4. A Taxitársaságok vállalják, hogy amennyiben dokumentáltan társaságaikhoz tartozó taxi vállalkozó megsérti a vállalt fuvarozásra vonatkozó szabályokat, azt az általuk egyesével működtetett Etikai bizottságok elmarasztalják, olyan módon, hogy a szabályszegő forgalmi rendszámú gépkocsit hat (6) hónapra eltiltják a repülőtéri fuvarok teljesítésétől.

2.5. A Taxitársaságok vállalják, hogy diszpécsterszolgálatot üzemeltetnek a nap 24 órájában.

2.6. A Taxitársaságok vállalják, hogy a BA Zrt. által térítésmentesen biztosított, a jelen szerződés elválaszthatatlan mellékletét képező 2. sz. mellékletben szereplő „puffer” taxi parkolót folyamatosan rendben és tisztán tartják.

2.7. A Taxitársaságok vállalják, hogy a szerződés időtartama alatt a folyamatos és jó kapcsolat tartása érdekében kijelölnek kettő (2) fő kapcsolattartó személyt, aki képviseli a szerződést aláíró Taxitársaságokat.

3. A BA Zrt. kötelezettségvállalásai

3.1. A BA Zrt. vállalja, hogy a jelen szerződés időtartama alatt a mellékletekben szereplő, a Taxitársaságokkal közösen kijelölt utasfelvételi pontokat, és „puffer” parkoló használatát térítésmentesen a Taxitársaságok részére használati rendelkezésre bocsátja.

3.2. A BA Zrt. vállalja, hogy saját költségén gondoskodik téli időjárás tekintetében a keletkező hó eltakarításáról.

3.3. A BA Zrt. vállalja, hogy a repülőtéren üzemelő biztonsági szolgálattal felügyeli a mellékletekben szereplő utasfelvételi pontokat, illetve azok szabályszerű használatát. Szabályellenes használat esetén a biztonsági szolgálat a szerződő Taxitársaságokat a 3. sz. mellékletben rögzített telefonszámokon azonnali hatállyal köteles értesíteni, illetve az eseményt fényképfelvétel készítésével rögzíteni. Ezen fényképfelvételt haladéktalanul megküldeni köteles az adott Taxitársaság központjába és a 5.1 pontban szereplő Taxitársaságokat képviselő személyeknek e-mail formában.

4. Időbeli hatály és megszüntetés

4.1. A Felek megállapodnak, hogy a jelen Megállapodás hatálya 2011. július 01. kezdődő határozatlan időszakra terjed ki.

4.2. A szerződő Felek megállapodása értelmében a jelen szerződésben szabályozott jogviszonyt a Felek megszüntethetik közös megegyezéssel.

4.3. Rendkívüli felmondásra okot adó cselekmény esetén a felek 72 órán belül vállalják a helyzet tárgyalásos rendezését. A tárgyalásról írásos jegyzőkönyvet készítenek, melyben rögzítik megállapodásukat. Bármely fél távolmaradása vagy megállapodás hiányában bármelyik Fél súlyos szerződésszegését, és a másik Félhez intézett írásba foglalt azonnali hatályú rendkívüli felmondását jegyzőkönyvben rögzíteni kell. A rendkívüli felmondást indokolni kell.

4.4. A BA Zrt. által észlelt, egy adott taxi társaság alvállalkozója által megvalósított súlyos, szerződésszegő magatartás esetén a BA Zrt. jogosult, kizárólag a súlyos szerződésszegő magatartást megvalósító taxi társasággal szemben szerződés felmondást kezdeményezni. Ezen felmondás a felmondással nem érintett taxi társasággal fennálló jogviszonyt nem változtatja meg.

4.5. A szerződés azonnali hatállyal megszűnik, amennyiben a BA Zrt. repülőtéri üzemeltetési jogosultsága megszűnik, vagy bármely Tv. vagy rendelet életbelépése lehetetlenné teszi Felek jelen szerződésben vállalt szerződési kötelezettségvállalását.

56. A BKIK 2011. június 28-i levelében arról tájékoztatta a BA Zrt.-t, hogy a 2011. június 20-i tárgyalás alapján több megbeszélést tartott a budapesti taxis vállalkozásokkal, hogy elfogadtassák közös elképzelésüket. A jelenlévők többsége támogatását adta a repülőtéri helyzet feloldásához, s átnyújtottak a BKIK részére egy nyilatkozatot, amelyben összesítették vállalásaikat. A BKIK honlapján lehetővé tette további vállalkozások csatlakozását is. A BKIK megítélése szerint a taxi vállalkozások nyilatkozata jó alapot képez a BA Zrt., a taxis vállalkozások, illetve a BKIK között létrehozandó szerződésekhez.

57. A BKIK által hivatkozott, 2011. június 27-i keltezésű, hat taxi-társaság (Penta, Taxi 2000, MB Elit, Taxi 4, Mini Mobil, City) által aláírt és több érdekképviselő (OTSZ, MKFE, FUVOSZ, TGFSZ) által támogatott nyilatkozat a következőket tartalmazta:

Alulírott taxitársaságok és vállalkozások, vállalkozók, hivatalosan is kinyilvánítjuk a Budapest Airport Zrt. felé, hogy a Budapest Airport Zrt. által 2011. június 16-án kelt, Dr. [K. E.] úrnak címzett levélben megfogalmazott elvárások teljesítését azonnali hatállyal vállaljuk a következő pontok szerint:

1. Az érkezési szinten kialakított utas felvevő pontok kizárólag az utasok felvételére szolgálhatnak, azaz a sofőrök nem hagyhatják a gépjárműveket őrizetlenül az előtérben.

2. A rendelt taxik legfeljebb 5 percig tartózkodhatnak az érkezési szinten kialakított utas felvevő pontokon.

3. Az alulírott társaságok és vállalkozások, vállalkozók egységesen kialakított eljárásrendet fogadnak el a taxit rendelő ügyfelek, illetve a taxisok közötti hatékonyabb kommunikáció érdekében, amely egyben biztosítja az 1) és 2) alapelvnek való megfelelést.

4. Az alulírott társaságok és vállalkozások, vállalkozók az eljárásrendhez illeszkedő szankciórendszert alakítanak ki annak érdekében, hogy a fenti alapelveket megsértő rendelt taxik (rendszer alapján) a továbbiakban ne férhessenek hozzá az érkezési szint közúti előteréhez.

5. Az alulírottak vállalják, hogy az indulási szintet kizárólag utas kiszállítás céljából veszik igénybe. Az előrendelt taxik az induló szint előtérén is legfeljebb 5 percig tartózkodhatnak.

A Budapest Airport levelében megfogalmazottakon túlmenően, a korábbi közlekedést akadályozó helyzetek megelőzésének érdekében nyilatkozattevőként vállaljuk, hogy:

6. A „táblázós előrendeléses” fuvarokra delegált gépkocsikat kizárólag a „rövid távú parkolóban” kialakított utasfelvételi pontokra irányítjuk.

7. Ezen túlmenően vállaljuk, hogy az érkezési szint részleges megnyitásának ellenőrzése érdekében, a behajtási jogosultsággal rendelkező gépkocsik első szélvédőjén, távolról is érzékelhető, a Budapest Airport Zrt. által biztosított azonosító matricát helyezünk el, mely matricák visszavonásra kerülnek azon gépkocsik esetében, mely gépkocsik megszegik a 3-as pontban rögzített eljárásrend szabályait.

Kérjük Önöket, hogy az utazóközönség kényelmének érdekében, a jelen nyilatkozatot és a nyilatkozatban megfogalmazott kötelezettségeket szerződésben vállaló és aláíró taxitársaságok alvállalkozói számára, behajtási engedélyt kiadni szíveskedjenek a 2.a. és 2.b. terminálok érkezési szintjére történő behajtáshoz és utas felvételhez.

58. A BA Zrt. 2011. július 6-i, a BKIK-nak megküldött e-mail-jében jelezte, hogy csak később, 2011. július 31-ig tudnak részletes választ küldeni. A felvevő pontok visszaadása folyamatának felgyorsítása érdekében indítványozták, mielőbb kerüljenek ismertetésre a javasolt ügyrendi szabályok, az együttműködési megállapodás és behajtási szerződés tervezete, valamint a javasolt informatikai megoldás tervezete.

59. A BKIK 2011. július 18-án e-mail-ben arról tájékoztatta a taxi-társaságokat, érdekképviselői szervezeteket, hogy a 2011. július 12-i egyeztetésen kapott felhatalmazás alapján felvette a kapcsolatot a GVH-val a BA Zrt.-vel tervezett együttműködés ügyében.

60. A BKIK 2011. július 19-én levélben kereste meg a GVH-t, egyebek között a következőket ismertetve:

A folyamatos tárgyalások alatt felvetődött a repülőtér taxi forgalmi rendjének megoldására egy informatikai alapú fuvarregisztrációs rendszer kialakítása, mely a repülőtérrel szerződéssel nem rendelkező valamennyi taxis vállalkozás részére lehetőséget biztosít utasok felvételére a Liszt

Ferenc Nemzetközi Repülőtér termináljain. Ezen esetben megvalósulhatna az utasok szemszögéből nézve az egyenlő elbánás elve. A kamara vállalta, hogy ezen rendszer működési alapelveit kidolgozza a megvalósításhoz szükséges feasibility studykat elkészíti annak érdekében, hogy a rendszer versenysemleges, költséghatékony megoldást adjon a taxis vállalkozások szerint csak negatívan értékelhető BA Zrt. gyakorlattal szemben. (1. számú melléklet)

Az általunk javasolt informatikai alapú szolgáltatás elvi rendszerének leírása:

Az utas telefonon történő megrendelése illetve előrendelése a fuvarszervező céghez érkezik, a feladatot a diszpécser továbbítja a taxis vállalkozó felé. Ezzel egyidejűleg értesítést küld a repülőtéri csarnokban elhelyezett érintőképernyős információs pultra és a repülőtéri biztonsági szolgálat részére. Az utas a várócsarnokba érkezésekor az érintőképernyőn jelzi érkezését, amely jelzés indítja a kijelölt taxit a puffer parkolóból. Ennek az eljárásnak köszönhetően a taxi nem tartózkodik 5 percnél tovább a terminál területén. A terminál előtti korlátozott számú taxi várakozó helyre csak az az autó hajthat fel a pufferparkolóból, melynek rendszáma rendelt taxiként megjelenik.

A csatlakozás a BKIK honlapján megjelenített adatlapon történik, amelyen a taxis vállalkozó nyilatkozik a rendszer elfogadásáról. A rendszer nem üzleti célú, hanem kizárólag problémafeloldó céllal kerül kialakításra.

A rendszerrel kapcsolatosan előzetes egyeztetéseket tartottunk mind a BA Zrt. képviselőivel mind a taxis vállalkozások képviselőivel (2. sz. és 3. sz. melléklet). Az előzetes tárgyalások alapján a rendszer működési elveit és megvalósulási terveit is tartalmazó feasibility study-t megrendeltük. A működtetés a BA Zrt. és a BKIK Együttműködési Megállapodásán és a rendszert használni kívánó taxi vállalkozások „regisztrációján” alapul.

A BKIK elfogadta azt a fővárosi véleményt, mely szerint a repülőtéri taxi forgalomban részt venni akarók regisztrációja a jelenleg is meglévő feldolgozott alapadatok alapján kerüljön elhatárolásra, évenkénti felülvizsgálattal, mely kitér a vállalkozások gazdaságos működésére, adófizetési készségére is. Természetesen a speciális körülmények okán ezen rendszernek nyitottnak kell lennie a Budapesten kívüli de csatlakozni akaró taxi vállalkozók részére is. Ezen megoldás lehetővé teszi a repülőtér, a repülőtéri rendőrség és a Fővárosi Taxiállomásokat Üzemeltető Szolgáltató Nonprofit Kht. ellenőrei részére is a tisztességtelen piaci szereplők kiszűrését. A Tervezet előnye továbbá a 2012. január 1-vel hatályos Fővárosi Önkormányzati rendeletben meghatározott új szabályozást, a speciális taxi állomásokra vonatkozóan is kielégíti.

61. A BKIK 2011. július 20-án e-mail-ben ismertette a taxi-társaságok, érdekképviselői szervezetek képviselőivel, hogy a taxis egyeztető megbeszélés ezen a napon többek között arról döntött, hogy munkacsoportot hoznak létre a repülőtéri beszállópont manager rendszer regisztrációs lapjának (adatok köre) és a BKIK „szerződési feltételek” megfogalmazására (felelős a BKIK).
62. A GVH 2011. augusztus 5-i keltezésű levelében (VP/101-002/2011.) tájékoztatta a BKIK-t, hogy minden olyan megoldást pártol, amely azzal a végeredménnyel jár, hogy a fogyasztók számára javul a szolgáltatás színvonala, feltéve, hogy az új megoldás nem okoz aránytalan árnövekedést az érintett relációban. A GVH észrevételeket fogalmazott meg a BKIK által ismertetett rendszerrel összefüggésben. Tájékoztatta tovább a BKIK-t, hogy felvette a kapcsolatot a BA Zrt.-vel is. A BA Zrt. a GVH-val 2011. augusztus 23-án történt megbeszélést követően 2011. augusztus 30-i keltezésű levelében ismertette a GVH-val a repülőtéren kialakult helyzettel kapcsolatos álláspontját.
63. A BKIK 2011. augusztus 12-én küldte meg a BA Zrt. részére a reptéri rendszerre vonatkozó javaslatait, az egyeztetések eredményeként összeállított dokumentumokat (előzetes csatlakozási szerződés, amelyben a csatlakozók elfogadják a 2011. június 27-én

kelt nyilatkozat tartalmát; együttműködési megállapodás a BKIK és a BA Zrt. között; a BKIK és a repülőtéren működő Beszállópont Manager Rendszer-hez csatlakozó taxi-társaság, egyéni vállalkozó hozzáférési (csatlakozási) szerződése; a „Taxi gépjárművek ellenőrzött utas felvétele a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtéren, a Beszállópontra Felrendelő Rendszer kialakításával” című megvalósíthatósági tanulmány).

64. 2011. augusztus 24-én a T1 Terminálon került lebonyolításra egy megbeszélés, amely után a BKIK arról tájékoztatta az érintett taxi-társaságokat, érdekképviselői szervezeteket, hogy a következő napi, 2011. augusztus 25-i megbeszélésen sor kerül a repülőtéri rendszer átmeneti működtetésével kapcsolatos nyilatkozat aktualizálására és aláírására, s a repülőtér a nyilatkozat aláírása után életbe lépteti átmeneti intézkedéseit. Ezután a 2011. augusztus 30-i megbeszélés egyik napirendi pontja a BA Zrt. ideiglenes intézkedéseivel kapcsolatos nyilatkozat elfogadása volt. Ennek keretében egyebek között ismertetésre került, hogy az OTSZ elvállalta a TGFSZ-szel közösen az eljárás és szankciórend kidolgozását, azonban az egyeztetések nehezebbnek bizonyultak a korábban gondoltnál, a nagymértékben eltérő szankcionálási véleménykülönbségek miatt.
65. A 2011. augusztus 31-i dátummal véglegesített nyilatkozat az alábbiakat tartalmazta:

Alulírott taxi társaságok és vállalkozások, vállalkozók, hivatalosan kinyilvánítjuk és vállaljuk a Budapest Airport Zrt. által 2011. június 16-án kelt levélben megfogalmazott elvárások teljesítését a következő pontok szerint:

- 1. Az érkezési szinten kialakított Beszálló pontok kizárólag az utasok felvételére szolgálhatnak, a sofőrök nem hagyhatják a gépjárműveket őrizetlenül az előtéren.*
- 2. A rendelt taxik legfeljebb 5 percig tartózkodhatnak az érkezési szinten kialakított Beszálló pontokon.*
- 3. Az alulírott társaságok és vállalkozások, vállalkozók egységesen kialakított Eljárásrendet fogadnak el a taxit rendelő ügyfelek, illetve a taxisok közötti hatékonyabb kommunikáció érdekében, amely egyben biztosítja az 1) és 2) alapelveknek való megfelelést.*
- 4. Az alulírott társaságok és vállalkozások, vállalkozók az Eljárásrendhez illeszkedő szankció rendszert elfogadják annak érdekében, hogy a fenti alapelveket megsértő rendelt taxik (rendsám alapján) a továbbiakban ne férhessenek hozzá az érkezési szint közüti előteréhez.*
- 5. Az alulírottak vállalják, hogy az indulási szintet, a taxi gépkocsik kizárólag utas kiszállítás céljából veszik igénybe. Az előrendelt gépkocsik az induló szint előterén is legfeljebb 5 percig tartózkodhatnak.*

A Budapest Airport levelében megfogalmazottakon túlmenően, a korábbi közlekedést akadályozó helyzetek megelőzésének érdekében nyilatkozattevők vállalják, hogy:

- 6. A „táblázós előrendeléses” fuvarokra delegált gépkocsikat kizárólag a „rövid távú parkolóban” kialakított Beszállási pontokra irányítják.*
- 7. Ezen túlmenően vállalják, hogy az érkezési szint részleges megnyitásának ellenőrzése érdekében megadják a használó gépkocsik rendszámát, utasítják a gépkocsi vezetőket (az önfoglalkoztató vállalkozók önmaguk figyelmét hívják fel) a szabályszerű eljárásra, a bizonyítottan vétőket kizárják a szolgáltatásból.*

Jelen rendszer és az átmeneti intézkedések a végleges BFR (Beszállópontra Felrendelő Rendszer) üzembe állításáig, illetve a bejelentett BA Zrt. repteret érintő távlati fejlesztésinek (úthálózat rekonstrukció, szálloda és teherterminál kialakítása, ellátó folyosó, vasúti kiszolgálás stb.) megvalósításáig érvényes. A BFR üzemeltetője kizárólag a Fővárosi Taxiállomásokat Üzemeltető Szolgáltató Nonprofit Kht., illetve jogutódja, a Repülőtéri Rendőrség, valamint a Fővárosi Közterület Felügyelet részére jogosult adatszolgáltatásra, egyéb tekintetben az üzleti titoktartásra vonatkozó törvény betartására kötelezett, és ezt vállalja. A fentiek betartását ellenőrizni jogosult

a Fővárosi Taxiállomásokat Üzemeltető Szolgáltató Nonprofit Kht. és a Repülőtéri Rendőrség, a bizonyított szabálytalanságokról az értesítés bizonyító rögzítés alapján történik a BKIK, a Fuvarszervező társaságok és az ezen nyilatkozatot elfogadó és csatlakozó önfoglalkoztató vállalkozó felé.

66. A nyilatkozathoz kapcsolódó eljárás és szankciórend a következőket tartalmazta:

Jelen szabályozás célja olyan fenntartható megoldás kialakítása, amely javítja és biztosítja a rendelt és előrendelt taxik működését az utasok érdekében a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér közúti előterein.

Jelen eljárás és szankciórend a Budapest Airport Zrt. Repülőtér rendje előírásainak figyelembe vételével készült ideiglenes jelleggel. Ezen szabályozás elválaszthatatlan részét képezi a Budapest Airport Zrt. és az aláíró taxitársaságok, egyéni és társas vállalkozások és a továbbiakban csatlakozók közötti megállapodást szabályozó Nyilatkozatnak.

Főszabályok:

1. A Repülőtér teljes területén a KRESZ vonatkozó előírásai a legszigorúbban betartandók és betartatandók.

2. Csak azon társas és egyéni vállalkozó által üzemeltetett taxigépkocsik használhatják utasfelvételre a terminál érkezési szintjét, aki a NYILATKOZAT aláírója, vagy kitölti, aláírja és elfogadja az eljárási és szankciórendet.

3. A Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér valamennyi taxi utasfelvételi pontja kizárólag az utasok felvételére szolgál, ahol a gépkocsivezetők nem hagyhatják gépjárművüket őrizzetlenül.

4. Az előrendelt taxik legfeljebb 5 percig tartózkodhatnak az taxi utasfelvételi pontokon.

A Budapest Airport Zrt. és a szolgáltatást nyújtó taxi vállalkozások között kapcsolattartó a Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara, amely – heti frissítéssel – használói adatszolgáltatást biztosít a Taxiállomásokat Üzemeltető Kht. és a Repülőtéri Rendőr Igazgatóság felé a folyamatos ellenőrzés érdekében.

A NYILATKOZAT-ba és az Eljárási és Szankciórendbe foglaltak betartása folyamatosan és szigorúan kerül ellenőrzésre. A szabályok ellen bizonyítottan vétők – a vonatkozó szabálysértési büntetési tételek megfizetésén túlmenően – első alkalommal írásos figyelmeztetésben részesülnek, második alkalommal az érkezési szint használatából kizárásra kerülnek. Azon taxi társaság, melynek alvállalkozói, valamint azon egyéni vállalkozók, akik szándékosan, rendszeresen megszegik jelen rendszabályokat – a BKIK javaslata alapján – az érkezési szint használatából kizárásra kerülnek.

67. A nyilatkozatot, illetve a „Taxi gépkocsik repülőtéri eljárás és szankciórendjé”-t több taxi-társaság (City, MB Elit, Mini Mobil, Penta, Taxi 4, Taxi 2000) és érdekképviselői szerv (BKIK, FUVOSZ, MKFE, OTSZ, TFTSZ, TGFSZ), illetve a Fővárosi Taxiállomásokat Üzemeltető Szolgáltató Nonprofit Kht. írta alá.

68. A BKIK 2011. szeptember 2-án juttatta el a BA Zrt.-hez a taxi-társaságok és az érdekképviselők által aláírt nyilatkozatot, illetve az eljárás- és szankciórendet.

69. A repülőtéri forgalmi adatok a 2011-es évet megelőző évek hasonló időszakára vonatkozóan nem állnak rendelkezésre a taxi-társaságok részéről, a City Taxi kivételével. A City Taxi fuvarszáma 2011 augusztusában a 2010. évi fuvarszámhoz képest a negyedére esett vissza, 2012 augusztusában pedig újra a korábbiakhoz hasonló szintre állt vissza. Mivel a 2010 augusztusát megelőző hónapok vonatkozásában fuvaradatok nem állnak rendelkezésre, teljes bizonyossággal nem állapítható meg, hogy a drasztikus

keresleti visszaesés mögött a reptéri utasfelvételi pontok áthelyezése, vagy egyéb körülmény állt-e.

70. A GVH által az eljárás során megkeresett taxi-társaságok az utasfelvételi pontok áthelyezésének időszakára vonatkozóan regisztrált utaspanaszt nem tudtak rendelkezésére bocsátani. A BA Zrt. által becsatolt 8 darab taxiszolgáltatással kapcsolatos fogyasztói panasz közül egy vonatkozott a beszállópontok áthelyezésére. Emellett a BA Zrt. két taxi-társaságtól érkező, a beszállópontok áthelyezésre vonatkozó dokumentált panaszt csatolt be.

A T1 Terminálon lévő utasfelvételi pontok visszaállítása 2011. május 26-án

71. Mivel a T1 Terminál előtt lévő parkolóban kialakított rendelt taxi utasfelvevő pont a parkoló kialakítása miatt nem volt képes ellátni az új feladatot, így azt a BA Zrt. még aznap délelőtt megszüntette, s visszaállította az eredeti állapotot.

A T2 Terminálon lévő utasfelvételi pontok 2011. szeptember 7-től

72. A BA Zrt. a T2 terminálon 2011. szeptember 7-én visszaállította a korábbi rendszert. Ezt megelőzően több megbeszélést tartott a különböző taxis szakmai szervezetek, a Fuvarozó Vállalkozók Országos Szövetsége (FUVOSZ), illetve a BKIK képviselőivel.
73. 2011. szeptember 7-től a T2 Terminál külső körívén lévő utasfelvevő pontokat azon taxi-társaságok közreműködői, illetve személyszállító vállalkozók vehették igénybe, akik aláírták a BKIK és a BA Zrt. által közösen kidolgozott nyilatkozatot a BKIK-nál, és az ehhez kapcsolódó taxi gépkocsik repülőtéri eljárás és szankciórendjét. A nyilatkozatot a különböző szakmai érdekképviselői szervezetek mellett a legnagyobb fővárosi taxi-társaságok írták alá.
74. A nyilatkozat aláírói többek között vállalták, hogy
- az érkezési szinten kialakított beszállópontokat kizárólag az utas felvételére használják és a sofőrök nem hagyhatják a gépjárműveket őrizetlenül az előtéren,
 - a rendelt taxik legfeljebb 5 percig tartózkodhatnak az érkezési szinten kialakított beszálló pontokon.
75. A nyilatkozat rögzíti, hogy az új rendszer és az átmeneti intézkedések
- a végleges Beszállópontra Felrendelő Rendszer (BFR) üzembe állításáig, illetve
 - a Budapest Airport Zrt. repteret érintő távlati fejlesztéseinek (úthálózat rekonstrukció, szálloda és teherterminál kialakítása, ellátó folyosó, vasúti kiszolgálás, stb.) megvalósításáig
- érvényesek.
76. 2011. szeptember 7-től a T2 Terminál közúti előterének érkezési szintjét tehát a beszállópontok 2011. május 26-i áthelyezését megelőző állapotnak megfelelően használhatták a taxisok, oly módon, hogy
- a közúti előtér belső karéján lévő taxiállomásokat kizárólag a Főtaxi járművei,

- a közúti előtér külső karéj részén található beszállópontokat a nyilatkozatot aláíró rendelt taxik vehették igénybe.
77. A BKIK 2011. szeptember 8-án az érintett taxi-társaságok figyelmét felhívta arra, hogy az aláírt nyilatkozatok eredményeként egy, az ellenőrzést lehetővé tevő adatbázist kell kialakítani. Ezzel kapcsolatban 2011. szeptember 9-én került sor egy megbeszélésre.
78. A 6x6 Taxi Kft. 2011. szeptember 12-én levélben fordult a BA Zrt.-hez (Vj/95-090/2011.), hivatkozással a BA Zrt.-nek a Taxiállomás-üzemeltető Kht. részére 2011. június 16-án írott levelére és az ezzel összefüggésben javasolt eljárás- és szankciórendre, tájékoztatva a BA Zrt.-t, hogy a 6x6 Taxi Kft. a levélhez csatolt nyilatkozatot tette meg. A 6x6 Taxi Kft. kérte, hogy a BA Zrt. a 2011. június 16-i levelében előírányzott feltételrendszert tegye a piac minden lehetséges szereplője általi elfogadás esetén az érintett szereplő vonatkozásában is alkalmazhatóvá annak érdekében, hogy a verseny tisztasága minden tekintetben biztosított legyen.
79. A BA Zrt.-hez 2011. szeptember 14. és 19. között folyamatosan érkeztek a taxi-társaságok (City, Mini Mobil, Penta, Rádió Tele5, Taxi 4, Taxi 2000, Taxi Plusz, Zóna, 6x6 Taxi) által megadott adatok.
80. 2011. szeptember 20-án megbeszélésre került sor a BA Zrt., a BKIK és a Taxiállomás-üzemeltető Kht. között. A BA Zrt. arról adott tájékoztatást, hogy nem ad behajtási engedélyt a Taxi4 és a Zóna Taxi gépjárműi számára, mivel a Taxi4 esetében nem a cégjegyzésre jogosult írta alá a nyilatkozatot és az eljárás és szankciórendet, illetve a Zóna Taxi jelentős összeggel tartozik a BA Zrt.-nek, amely a tartozás rendezéséig nem ad engedélyt a Zóna Taxi gépkocsivezetőinek a behajtásra. A Taxi4 ügyvezető igazgatója a BKIK részére még ezen a napon megküldött e-mail-jében kifogásolta a BA Zrt. ezen – megítélésük szerint diszkriminatív - eljárását, jelezve, hogy az ügyvezetők által aláírt nyilatkozat és eljárási rend ismét átadásra került a BKIK részére, illetve hogy a Zóna Taxi Kft. egy új vállalkozás, nem azonos a Zóna Service Kft.-vel.
81. 2011 szeptemberének végén a BKIK jelezte egyes taxi-társaságok felé, hogy a Taxiállomás-üzemeltető Kht. vizsgálata szerint a BA Zrt. által kiadott behajtási engedélyk között, a taxi-társaságok által összeállított listán számos olyan vállalkozás található, amely nem rendelkezik a főváros területén érvényes (és szükséges) droszthasználati engedéllyel. Ezek a vállalkozások jogszerűtlenül végeztek a főváros területén személytaxi szolgáltatási tevékenységet. Ezek behajtási engedélyét a BA Zrt. visszavonta.
82. A taxi-társaságok, érdekképviseleti szervezetek képviselői a 2011. október 4-i megbeszélésen megállapodtak abban, hogy felülvizsgálják a leadott adatlapokat, különös tekintettel az alábbiakra:
- a korábban leadott listákban a Taxiállomás-üzemeltető Kht. nyilvántartása szerint érvényes droszt-engedéllyel nem rendelkezők is szerepeltek,
 - fiktív rendszámok szerepeltek a listákban,
 - egyes rendszámok nem csak egy vállalkozás listájában szerepeltek,

- több alvállalkozói rendszám nem került leadásra a nyilatkozatot és az eljárás- és szankciórendet aláíró taxi-társaságok által.
83. 2011. december 8-án a BKIK szervezésében egy megbeszélésre került sor a BA Zrt. részvételével a repülőtéren kialakított rendelt taxi rendszer, illetve az ezzel kapcsolatos eljárási rend tapasztalatai tárgyában.
84. 2012. január 3-án a BKIK kérte a taxi-társaságokat és az érdekképviselői szervezeteket, ismertessék a repülőtér közúti előterére való behajtási rendszerrel kapcsolatos tapasztalataikat, észrevételeiket. E tárgyban 2012. január 11-re hirdettek meg egy megbeszélést.
85. 2012. január 23-án, a BKIK megküldte a BA Zrt. részére a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér új, a BKIK által kezdeményezett, a BA Zrt.-vel közösen kialakított taxiforgalmi rendszerének első negyedévről szóló tapasztalatokat. Az értékelés szerint a BA Zrt. alapvetően jó szándékú intézkedései nem elegendőek az elvárások (a szolgáltatást végzők, a vállalkozók és a szolgáltatást igénybe vevő utasok problémamentes együttműködésének) maradéktalan megvalósulásához. Az egyéb szempontok felülírták a taxis szakmai érveket az utasfelvételi és -kiszállítási pontok kijelölése és azok mennyiségének meghatározása során. A rendszert folyamatosan használó és az előírásokat betartó taxis vállalkozások visszajelzései szerint a kialakított rendszer működésének folyamatos ellenőrzése nem történt meg.
86. A BA Zrt., a BKIK és a Taxiállomás-üzemeltető Kht. 2012. február 8-án tartott megbeszélést. Ennek pontos tárgya, az ott elhangzottak nem ismertek.
87. A BA Zrt., a BKIK és a Taxiállomás-üzemeltető Kht. 2012. július 10-én egy megbeszélést tartott a T2 Terminál érkezési és indulási karéján kialakítás alatt álló be- és kiléptető rendszerrel kapcsolatos kérdésekről.
88. A BA Zrt. 2012. július 17-én több érdekképviselői szervezetnek megküldte a T2 Terminál új, még bevezetés előtt álló behajtási rendjének és parkolási szisztémájának a tervezetét, kérve a szakmai érdekképviselők segítségét abban, hogy a tervezet minél szélesebb körben ismert legyen.
89. 2012. augusztus 30-án a BKIK szervezésében megbeszélést tartottak a taxi-társaságok. A megbeszélés egyik napirendi pontjaként a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér T1 Termináljának bezárását, valamint a T1 Terminál forgalmi rendjében bekövetkezett változások puffer parkolóra gyakorolt hatásait, valamint az annak használatával kapcsolatos gondokat érintették. A megbeszélés résztvevői a BKIK-t megbízták, hogy az alábbi pontok tekintetében folytasson egyeztetést a BA Zrt. képviselőivel:

1. Nagyobb területet, ezáltal több férőhely kialakítását kérjük.

2. A cégek létszáma szerinti újra felosztását, amelyet jól látható felfestéssel jelöljenek meg.

3. A terület kijelölésénél kérjük azt is figyelembe venni, hogy a megváltozott forgalmi rend miatt a cégekhez nem tartozó, de taxi rendszámmal dolgozó vállalkozók szintén ezt a várakozó pontot használják az utóbbi időben.

4. Kérjük annak biztosítását, hogy a parkolót a budapesti és érvényes engedélyekkel rendelkező taxisok használhassák. Tekintettel arra, hogy a Budapesten kívüli taxisok szintén előszeretettel használják a repülőtéri puffer parkolót várakozásra. A nagy számban ide érkező vidéki kollégáknak egyéb parkoló kijelölését javasoljuk.

5. Változatlanul a segítségüket kérjük a higiénés állapotok normalizálásához. A sokszor többórás várakozásoknál elengedhetetlenül szükséges lenne a mobil mosdó, WC elhelyezése.

6. Említésre méltó a változatlanul rengeteg kellemetlenséget okozó, illegális tevékenységet folytató „taxi vállalkozók” feltűnése, illetve parkolása a puffer parkolóban

Összegezve kérjük a Tisztelt BA Zrt. Vezetőségét, hogy továbbra is biztosítsa a szerződésen kívüli szolgáltatók minőségi várakozási körülményeit.

90. A BKIK szervezésében ezt követően is több megbeszélésre került sor a repülőtérén működtetett rendszerrel kapcsolatban (2012. szeptember 17., 2012. október 2.).

Új behajtási rendszer bevezetése 2012. augusztus 8-án

91. A BA Zrt. 2012. augusztus 8-án új, sorompókkal ellenőrzött behajtási/várakozási rendet vezetett be:

- mind a T2 Terminál forgalmi előterének indulási és érkezési szintje, mind a rövidtávú parkoló sorompóval került lezárásra,
- a T2 Terminál érkezési szinten az ún. belső karéjra korábban is és az új behajtási rend alapján is kizárólag a BA Zrt. szerződött partnerei (Főtaxi és az Airportsuttle.hu) és a BKV járművei jogosultak behajtani,
- a T2 Terminál érkezési szintjének ún. külső karéjára (Premium Parking) korlátozás nélkül, sorompón keresztül bárki behajthat, azzal, hogy a sorompókkal határolt területen meghirdetetten 5 percig bárki fizetési kötelezettség nélkül tartózkodhat, úgy, hogy a sorompók a BA Zrt. nyilatkozata szerint úgy vannak beállítva, hogy a behajtó járművek még további 5 percig (azaz összesen 5+5 percig) térítésmentesen hagyhatják el a közúti előteret. Ezt követően díjat kötelesek fizetni, amely 5-30 percig történő várakozás esetén 2.000 Ft,
- az előrendelt taxik számára az utasfelvételi pontok a korábbi szabályoknak megfelelően a külső karéjon kerültek kijelölésre. Az előrendelt taxik a külső karéjra vonatkozó általános szabályok szerint használhatják a beszállítási pontokat, tehát utasfelvétel céljából maximum 5+5 percet tartózkodhatnak a karéjon díjmentesen, ezután a karéjra vonatkozó díjazásnak megfelelően minimum 2.000 Ft-ot kötelesek fizetni,
- a T2 Terminál indulási szintjére (Premium Parking) az érkezési szintre vonatkozó, fent ismertetett szabályok vonatkoznak, azzal, hogy ide a Főtaxi is csak a többi taxi-társasággal azonos feltételekkel hajthat be (a Főtaxi a BA Zrt. részére a repülőtéri taxiállomásokról elszállított utasok után fizet díjat, a repülőtérre hozott utasok után nem). Az Airportsuttle.hu az indulási szintre az érkezési szint belső karéjára történő behajtással azonos feltételekkel, azaz további díjfizetési kötelezettség nélkül (tekintettel a sorompók között eltöltött időre), kizárólag utasainak kiszállítása céljából (a számára kijelölt várakozóhelyre) hajthat be (az Airportsuttle.hu a repülőtérre érkező fuvarjai után is fizeti a szerződésben rögzített, havi szolgáltatási díjat),
- a T2 Terminál előtt lévő rövidtávú parkolóba (Terminál Parking) korlátozás nélkül, sorompón keresztül bárki behajthat, azzal, hogy a 10 percig a parkolás díjtalan. Ezt

követően 30 percig történő tartózkodás esetén 800 Ft-ot, 30-60 percig történő benntartózkodás esetén 1.200 Ft-ot kell fizetni.

92. Az 5+5 perces ingyenes várakozási időt a BA Zrt. egyrészt szóban kommunikálta a Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara Ipari tagozat VI. Közlekedés, Szállítás, Szállítmányozás Osztály, a Budapesti Közlekedési Központ, valamint a Taxiállomás-üzemeltető Kht. képviselőivel tartott megbeszéléseken, másrészt a „Taxisok Világa” magazin 2012. augusztusi számában megjelent azon cikk révén, amely az 5+5 perces ingyenes várakozási időről adott tájékoztatást. Az eljárás során megkeresett taxi-társaságok jellemzően azt nyilatkozták, hogy egyáltalán nem kaptak tájékoztatást az 5+5 perces ingyenes várakozási időről. Volt társaság, amely arról a médián keresztül vagy empirikus úton értesült.
93. A nyilatkozó taxi-társaságok álláspontja eltérő abban a tekintetben, hogy a 2012. augusztus 8-án bevezetett rendszer által biztosított parkolási idő elégséges-e az utasfelvételhez:
- két taxi-társaság (Zóna Taxi, Taxi 4) szerint az 5 perc az esetek többségében elég, de a minőségi szolgáltatás nyújtásához legalább 10 perces várakozási időre lenne szükség. Kellemetlen, ha az utasnak, aki mondjuk 5 percre rendelte az autót, azt kell mondani, hogy a taxi vagy meggy még egy kört vagy +2000 Ft-ba kerül a fuvar,
 - a TAXI PLUS álláspontja szerint az 5+5 perc elegendő az utasfelvételre, feltéve, hogy az utas valóban a megbeszélt helyen tartózkodik,
 - a City Taxi szerint az 5 perces várakozási idő sok esetben nem elégséges a kihajtásra, mely esetben a taxik kihajtanak, egy kört tesznek, és behajtanak újra a zónába,
 - a TAXI 2000 a táblás fuvarok esetében tartja problémásnak az utasfelvételre biztosított időt, mert ezekben az esetekben az utasok kiáramlásának időszaka több, mint a megengedett várakozási idő
 - a 6x6 Taxi szerint nem elégséges a rendelkezésre álló idő az utasfelvételre, legalább 10 perc kellene
 - a Taxi 5 a sorompós, kártyás megoldást megfelelőnek találja, de véleménye szerint minimum 15 perc díjmentes parkolást kellene biztosítani.
94. A BA Zrt.-hez az új parkolási rendszer bevezetése óta több panasz érkezett, amelyek többségében a mozgássérültek hátrányos megkülönböztetésének problémájára koncentráltak (Vj/95-102/2011.). Az eljárás során megkeresett taxi-társaságok nyilatkozatai szerint megfogalmazódtak panaszok az új rendszerrel kapcsolatban, azonban ezt alátámasztó irati bizonyítékok nem kerültek becsatolásra.

Tervezett fejlesztések

95. A BA Zrt. ismertette, hogy 2013-ban új behajtási/várakozási rendszert kíván bevezetni, egy rendszámfelismerő kamerarendszerrel, a Prémium Parkolóba napi maximum két alkalommal történő díjmentes behajtást biztosítva.
96. Az eljárás során megkeresett taxi-társaságok a napi két alkalomra korlátozott díjmentes behajtási lehetőséget elfogadhatatlannak ítélték (Vj/95-070/011., Vj/95-071/011., Vj/95-

072/2011., Vj/95-073/2011., Vj/95-074/2011., Vj/95-085/2011., Vj/95-098/2011.), indokként egyebek között az 5 perc leteltét megelőző „körozzgetések”-et, illetve azt említve, hogy vannak olyan taxisok, akik kifejezetten a repülőtérre specializálódtak, akár ötször-hatször is fordulhatnak egy nap alatt. Véleményük szerint más módszerekkel is szűrhetőek lennének azok a taxisok, akik vétének a repülőtéri szabályok ellen. Volt, aki a vállalkozási szabadság megsértésének minősítette a tervezett intézkedést.

A BA Zrt. taxis utasfelvételt érintő intézkedéseinek összefoglalása

97. A BA Zrt.-nek a nem szerződéses taxikra vonatkozó, az utasfelvétel helyét és időtartamát érintő intézkedései 2011. május 26-tól az alábbiak szerint alakultak:

	INTÉZKEDÉSEK		
	T1 Terminál	T2 Terminál	
		Érkezési szint	Indulási szint
2011. május 26.	<p>A nem szerződéses taxik részére a forgalmi épület előtt lévő forgalmi sáv bal oldalán 3-3 utas kiszállító-fellevő, illetve a rövidtávú parkolóban 5 taxi felirattal ellátott dedikált hely került kialakításra.</p> <p>Az utasfelvételre várakozás maximális időtartama a forgalmi épület előtt a korábbi 7 percről 5 percre csökkent.</p> <p>A BA Zrt. még az nap délelőtt megszüntette az új rendszert, és visszaállította az eredeti állapotot.</p>	<p>Az utasfelvételre szolgáló beszálló pontok a forgalmi előtér külső karéj részéről a rövidtávú parkolóba kerültek áthelyezésre. A várakozási idő itt 10 perc volt, szemben a régi beszálló ponton rendelkezésre álló 7 perccel.</p> <p>A BA Zrt. június 2-án intézkedett a 10 perces várakozási idő 17 percre növelése érdekében.</p>	<p>A forgalmi előteret a szerződéses taxitársaság és a nem szerződéses taxitársaságok egyenlő feltételekkel vehették igénybe (csak utas-kiszállításra, max. 5 percig).</p>
2011. szeptember 7.	Nem érintette az intézkedés.	A BKIK nyilatkozatát aláíró taxitársaságok újra használhatták a forgalmi előtér külső részén lévő beszállópontokat.	

2012. augusztus 8.	Nem érintette az intézkedés, mivel a Budapest Airport Zrt. 2012. május 30-án a teljes utaskiszolgálást áthelyezte a Terminál 2-re.	Új, sorompókkal ellenőrzött behajtási/várakozási rend bevezetése. 5+5 perc a sorompókon belüli közlekedésre és a beszállásra rendelkezésre álló idő (Efélőtt díjfizetés)	Új, sorompókkal ellenőrzött behajtási /várakozási rend bevezetése. A forgalmi előteret a szerződéses taxi-társaság és a nem szerződéses taxi-társaságok egyenlő feltételekkel vehették igénybe. (csak utaskiszállításra, max. 5 percig).
--------------------	--	--	---

VIII.

A BA Zrt. előadása

98. A BA Zrt. a T1 és a T2 terminálokon lévő utasfelvételi pontok áthelyezése kapcsán előadta, hogy

- a terminálok előterében forgalmi torlódás keletkezett az alábbi okokra visszavezethetően
 - a T2 Terminál közötti előterének útpályái 25 évvel ezelőtt épültek, s évente 1,5 milliós utasforgalom kiszolgálására lettek tervezve, nem 6 millióra,
 - az engedély nélküli kereskedelmi tevékenységet folytató taxik kaotikus körülményeket idéztek elő. Ennek fő oka, hogy a taxisok az utasfelvétel pontokon gyakran őrizetlenül hagyták gépjárműveiket, amíg az utasokért az érkező csarnokba bementek, illetve nagy számban parkoltak szabálytalanul az előtéren egyéb célokra fenntartott helyeken (pl. bérautók, mozgássérült helyek, stb.). Emellett az előrendelésre érkező taxisok az engedélyezett várakozási időt gyakran túllépték. A BA Zrt. ezeket a problémákat kísérelte meg megoldani azáltal, hogy az előrendelt taxik utasfelvétel pontjait a rövidtávú parkoló legjobb (a terminálpülethez legközelebb lévő) részére helyezte át,
- az előrendelt taxik ugyanakkor a vizsgált időszakban sem szorultak ki a repülőtérrel, illetve szenvedtek egyéb értékelhető versenyhátrányt, még a T2 Terminálon sem, mivel
 - utasfelvételre a rövidtávú parkoló legjobb részén elhelyezkedő utasfelvétel pontokon volt lehetőségük, mintegy 1 perces gyalogos távolságra a terminálpülethől,
 - a parkolóban 10 percig (június 2. napjától 17 percig) tartózkodhattak díjmentesen utasfelvétel céljából,
 - utaskiszállításra az indulószinten volt lehetőségük, ugyanazon a helyen, ahol az összes többi taxi szolgáltatónak, függetlenül attól, hogy a BA Zrt. szerződéses partnere vagy sem.

99. A BA Zrt. a 2011. május-szeptember közötti időszak kapcsán előadta, rendet szerettek volna teremteni. Mivel ebben az időszakban még nem volt sorompórendszer, a taxikat leküldték a parkolóba, ezzel szerették volna rákényszeríteni őket arra, hogy leüljenek a BA Zrt.-vel tárgyalni. A tárgyalások a BKK, BKIK és a taxik képviselőivel rövid időn belül elkezdődtek, amelyek eredményeként a felek megállapodtak a magatartás megváltoztatásában, a taxik pedig nyilatkoztak arról, hogy a rendszer elemeit betartják. A „hiénák” problémáját ez nem oldotta meg teljes mértékben. Ez a rövid 4 hónapos időszak nem befolyásolta komolyabban a taxi-társaságok bevételeit és forgalmi adatait.

100. A BA Zrt. álláspontja szerint a Tpv. 21. §-ába ütköző jogszabálysértést nem követett el, egyrészt a gazdasági erőfölényes helyzetének, másrészt a visszaélészerű magatartásának hiánya miatt.

101. Nincs gazdasági erőfölényes helyzetben, mert

- tekintettel a repülőtérre való kijutás és a repülőtérrel történő távozás módjainak keresleti helyettesíthetőségére, a kifogásolt magatartással érintett piac nem a repülőtérrel induló taxislužószolgáltatás, hanem a repülőtér közlekedési eszközzel történő megközelítése, illetve elhagyása, s ezen a piacon gazdasági erőfölénye nem áll fenn,
- a taxi csupán az egyik, és nem is a legjelentősebb, a repülőtérre való kijutáshoz, illetve az onnan történő távozáshoz igénybevett közlekedési eszközök közül. A leggyakrabban igénybevett közlekedési mód továbbra is a saját autó. A repülőtérrel való távozáshoz hozzávetőlegesen ugyanannyian vesznek igénybe tömegközlekedést (17%), mint amennyien taxifuvároók szolgáltatását (19%)¹³,
- a keresleti helyettesíthetőség miatt az érintett piac a repülőtérrel induló taxifuvároók piacánál lényegesen tágabb, a repülőtéri közlekedés piaca, amely piacon a BA Zrt. a résztvevőktől nem folytathatja függetlenül a tevékenységét, figyelemmel arra is, hogy bár a terület állami tulajdonban és a BA Zrt. vagyonkezelésében van, a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 29. §-ának (9) bekezdése alapján a repülőtérhez (mint bárki által igénybe vehető létesítmény) vezető útnak a közforgalom számára megnyitott útnak kell lennie, azaz ugyanezen törvény 3. §-a alapján azt gyalogként vagy járművezetőként – meghatározott feltételek teljesítése esetén - bárki igénybe veheti. A kógens jogszabályi rendelkezések alapján tehát a BA Zrt. nem tagadja és nem is tagadhatja meg rendeltetészerű használat esetén a terminálok valamilyen módon történő elérését. A „nélkülözhetetlen eszközökkel” nem tud visszaélni, jogszabálysértés nélkül nem függetlenítheti magát az egyéb szereplőktől ebben a tekintetben.

102. A gazdasági erőfölénnyel való visszaélés hiányával kapcsolatban előadta

- a kifogásolt intézkedés nem volt indokolatlan. Az intézkedés közérdeket, a közúti előtér forgalmának rendjét és az átlátható reptéri fuvarszolgáltatást célozta,
- az intézkedés okozott ugyan kényelmetlenséget az utasoknak, de nem eredményezett olyan változást, amely elzárta volna őket a nem szerződéses taxik

¹³ 2012. 3. negyedévi adat. Eljárás alá vont is elismeri, hogy 2011-ben harmad annyian utaztak arányukat tekintve tömegközlekedéssel taxihoz képest.

igénybevételeitől, mivel az új beszállási pontok nem voltak számottevően messzebb, mint a korábbiak, nem csupán lépcsőn, de lejtős rámpán is megközelíthetőek voltak,

- vitatta, hogy a nyári időszakban nehezítette volna az új beszállási pontok megközelíthetőségét azok fedetlen jellege, hiszen sem jéggel, sem hóval nem kellett számolni,
- az intézkedés bevezetéséről az érintetteket tájékoztatta, annak hatásaival kapcsolatban az érintettek érdekképviselőivel folyamatosan egyeztetett, és velük közös, eredeti céljaival összhangban lévő megoldást alakított ki,
- intézkedése nem a BA Zrt. vagy a Főtaxi tisztességtelen előnyben részesítését szolgálta, s ilyen előnyt nem is eredményezett, illetve a versenytársaknak értékelhető hátrányt nem okozott. A fuvaradatokból megállapítható, hogy a vizsgált időszakban az intézkedés a Főtaxi számára forgalomnövekedést nem eredményezett. A rendelt taxik várakozóhelyeinek áthelyezése nem eredményezte az utasok utazási szokásainak megváltozását: a távolságkülönbség nem volt akkora, hogy amiatt a megszokott rendelt taxi cég igénybevétele helyett, a Főtaxi szolgáltatásait vegyék igénybe,
- a rendelt taxik utasfelvételi pontjainak az áthelyezésére a taxiállomások létrehozására jogosult, és a fővárosi taximűködésért felelős szervvel kötött Együttműködési Megállapodással összhangban, annak 1. sz. mellékletében megjelölt területen belül került sor. Az áthelyezett beszállópontok a parkolókon belül, a terminálhoz legközelebbi területen kerültek kijelölésre, az utasok felvételéhez rendszeren szükséges időre ingyenes használattal,
- a rendeltetészerű joggyakorlást támasztja alá az is, hogy indokaikat a taxitársaságok képviselői is elfogadták és a T2 terminál külső körívén lévő utasfelvevő pontokat használni kívánó taxivállalkozókkal a közúti előtér rendjének tiszteletben tartására vonatkozó nyilatkozatokat írtattak alá.

103. A BA Zrt. a T2 terminál új behajtási rendszere kapcsán előadta,

- a 2012. augusztus 8-án bevezetett, sorompókkal ellenőrzött behajtási rend nem vet fel versenyjogi vagy egyéb, jogszerűségi aggályokat, figyelemmel arra, hogy a repülőtér közúti előterein a régi Taxirendelet felhatalmazása alapján a Főtaxi kizárólagosan használja a taxiállomásokat, és így kizárólagosan jogosultak ott konkrét taxirendelésre várakozni. Ez azt jelenti, hogy egyéb taxiszolgáltatók, csak utasaik kiszállítása, illetve rendelést leadott utasaik felvételére jogosultak használni,
- az 5+5 perces ingyenes várakozási idő mind az indulási, mind az érkezési szinten több mint elegendő ezekre a célokra. Az érkezési szinten a BA Zrt. szerződött partnerei – szemben a többi taxi-társasággal – szintén a Taxirendeletből kifolyólag, illetve azért jogosultak további díjfizetés nélkül várakozni, mert a BA Zrt. részére a felvett, illetve az Airportshuttle.hu esetében az itt kiszállított fuvarok után is, szerződés alapján folyamatos havidíjat fizetnek,

104. A BA Zrt. megítélése szerint az általa tervezett - de a jelen versenyfelügyeleti eljárásban vizsgált időszakig meg nem valósított - napi kétszeri ingyenes behajtási korlát bevezetése mögött jogszerű indokok állnak.

105. A BA Zrt. előadta, azzal együtt, hogy megítélése szerint nincs erőfölényes helyzetben, illetve nem tanúsított visszaélészerű magatartást, kész a GVH ajánlása alapján a GVH által esetlegesen kifogásolt magatartásán változtatni.

IX.

Irányadó jogszabályok

106. A fentebb ismertetett tényállásra a Tpv. rendelkezései alkalmazandók, tekintettel arra, hogy a Tpv. hatálya a Tpv. 1. § (1) bekezdése alapján kiterjed a jogi személynek Magyarország területén tanúsított piaci magatartására. A IV., V. és VII. fejezetekben ismertetett tényállás alapján megállapítható, hogy a vizsgált magatartások tanúsítására a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtéren került sor, s hatása elsősorban a Budapest-repülőtér és/vagy a repülőtér-Budapest viszonylatú taxiszoigáltatások tekintetében érvényesülhetett, minek következtében a vizsgált piaci magatartásra a Tpv. hatálya vitathatatlanul kiterjed.

107. A Tpv. 14. §-a szerint
„(1) Az érintett piacot a megállapodás tárgyát alkotó áru és a földrajzi terület figyelembevételével kell meghatározni.
(2) 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.
(3) 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.”

108. A Tpv. 21. §-ának a) pontja szerint:
„Tilos a gazdasági erőfölénnyel visszaélni, így különösen 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.”

109. A Tpv. 22. §-ának (1) bekezdése alapján:
„Gazdasági erőfölényben van az érintett piacon (14. §), aki gazdasági tevékenységét a piac többi résztvevőjétől nagymértékben függetlenül folytathatja, anélkül, hogy piaci magatartásának meghatározásakor érdemben tekintettel kellene lennie versenytársainak, szállítóinak és üzletfeleinek vele kapcsolatos piaci magatartására.”

110. A Tpv. 22. §-ának (2) bekezdése szerint:
„A gazdasági erőfölény megítéléséhez vizsgálni kell különösen
a) azt, hogy az érintett piacra való belépés és az onnan történő kilépés milyen költségekkel és kockázattal jár, illetve, hogy milyen műszaki, gazdasági vagy jogi feltételek megvalósítását igényli;

- b) a vállalkozás, illetve vállalkozáscsoport [15. § (2) bekezdés] vagyoni, pénzügyi és jövedelmi helyzetét, illetve annak alakulását;
- c) az érintett piac szerkezetét, a piaci részesedések arányát, a piac résztvevőinek magatartását, valamint a vállalkozásnak, illetve vállalkozáscsoportnak a piac alakulására gyakorolt gazdasági befolyását.”

111. A Tpvt. 72. § (1) bekezdés a) pontja szerint az eljáró versenytanács az eljárást megszünteti akkor is, ha a vizsgálat során beszerzett bizonyítékok alapján nem állapítható meg törvénytértés és az eljárás folytatásától sem várható eredmény.

112. A Közigazgatási hatósági eljárásról szóló 2004. évi CXL. törvény (a továbbiakban: Ket.) 31. § (1) bekezdésének e) pontja szerint A hatóság az eljárást megszünteti, ha az eljárás folytatására okot adó körülmény már nem áll fenn.

X.

Az érintett piac(ok) meghatározása

113. A Tpvt. 14. §-ára figyelemmel az érintett piacot a keresleti és a kínálati helyettesíthetőség szempontjai alapján kell meghatározni. Az érintett piac meghatározásáról szóló bizottsági közlemény¹⁴ szerint az érintett termékpiac mindazokat a termékeket és/vagy szolgáltatásokat magában foglalja, amelyeket a fogyasztók jellemzőik, árak és rendeltetésük alapján egymással felcserélhetőnek vagy helyettesíthetőnek tartanak (keresleti helyettesítés).

114. Az érintett földrajzi piac azt a területet foglalja magában, ahol az érintett vállalkozások termékek vagy szolgáltatások kínálásával foglalkoznak, és ahol a versenyfeltételek kellően homogének.

Repülőtéri taxiszolgáltatások downstream piaca

115. A repülőtér és Budapest között szóba jöhető utazási módok közötti lehetséges helyettesítési lehetőségekről készült elemzés (Vj/95-110/2011) eredményeit megvizsgálva az eljáró versenytanács arra a következtetésre jutott, hogy az elérhetőségi, kényelmi és időtakarékosági szempontokat, valamint az árat figyelembe véve a vizsgált időszakban a taxiszolgáltatásnak valószínűsíthetően nem voltak helyettesítői az egyéb utazási módok.

- A magánautó igénybevételi lehetősége szűkebb, mint a mindenkor, mindenki számára, minden körülmények között elérhető taxiszolgáltatásé, ezért a taxiszolgáltatásnak a magánautó nem valódi helyettesítője (ld. még 32. pont).
- A BKV tömegközlekedési eszközei sem kényelmi, sem időtakarékosági, sem elérhetőségi szempontból nem minősülnek a taxiszolgáltatás ésszerű helyettesítőjének (ld. még 33. pont). Az eljáró versenytanács nem vitatja a számadatokat, amelyek 2011 és 2012 között a tömegközlekedés látványos

¹⁴ A Bizottság közleménye a közösségi versenyjog alkalmazásában az érintett piac meghatározásáról (97/C 372/03)

térnyerésére hívják fel a figyelmet. Az eljárás alá vont azonban a repülőtérrel Budapestre utazók közül a 2012. évi adatok alapján látta közel azonosnak a tömegközlekedést és a taxit igénybe vevők arányát, miközben a vizsgált időszakban még többszörös különbség állt fenn a két adat között,

- Mivel az utasok döntő többsége a gyorsaságot kiemelten fontosnak tartja, számukra nem jelent megfelelő alternatívát az, hogy egy minibusz megtöltéséig a repülőtéren várakozzanak (ld. még 34. pont).
116. Az egyes utazási módok közötti váltási hajlandóság megvizsgálása szintén a helyettesítés hiányának irányába mutatott, ugyanis az előző pontban említett elemzés alapján megállapítható volt, hogy az utazási szokások alapvetően perzisztensek, és nem tapasztalható érdemi átjárás az egyes utazási módozatok között.
117. Ami a szolgáltatás nyújtásának földrajzi dimenzióját illeti, megállapítható, hogy a Liszt Ferenc repülőtérrel induló taxifuvarak döntő többségében Budapestre, esetleg az agglomerációba irányulnak. A taxi-társaságok is célrégióként alakították ki fix tarifatáblázatukat, amelynek határa Budapest közigazgatási határa.
118. A repülőtérrel kiinduló taxiszolgáltatást nyújtó taxi-társaságok szinte kivétel nélkül budapesti székhelyű vállalkozások, amelyek éves taxidroszt hozzájárulást fizetnek a budapesti taxidrosztok használatáért. Bár a Liszt Ferenc Repülőtéren lévő taxidroszt a Főtaxi kizárólagos használatában van, a repülőtéren lévő ki- és beszállási pontokat a drosztengedéllyel rendelkező taxisok ingyenesen használhatják. A szabályozási környezet tehát egyértelműen abba az irányba mutat, amely a fővárosi taxisok piacává teszi a repülőtér és a főváros közötti taxiszolgáltatást.
119. Az utasok számára (keresleti szempontból) egy másik útvonal nyilvánvalóan nem helyettesíti a repülőtérre vagy onnan a célállomásra irányuló útvonalon történő közlekedést, de az eljáró versenytanács álláspontja szerint vélhetően kínálati helyettesíthetőség sem áll fenn, annak ellenére, hogy reptéri transzfer szolgáltatást elvileg bármely budapesti drosztengedéllyel rendelkező taxi-társaság képes nyújtani. Erre utalnak a Budapesten belüli és a reptéri transzfer szolgáltatások eltérő versenyviszonyai:
- a repülőtér speciális helyzete és szabályozása folytán a piaci szereplők súlya jelentősen különbözik egymástól a két típus vonatkozásában (a reptéri transzfernél a Főtaxi kiemelt szereppel bír),
 - eltérőek a díjszabások (míg Budapesten belül km-alapú elszámolás jellemző, addig a reptéri transzfert illetően a vizsgált időszakban tipikusan fix tarifa érvényesült, illetve az átlagos fuvardíjak, az elérhető árbevétel nagysága is különböző),
 - eltérőek a költségek (a reptéri transzfernél az elérhető nagyobb sebesség, a kevesebb közlekedési lámpa és „dugó” folytán a folyamatosabb haladási lehetőség miatt kisebb lehet az átlagfogyasztás, valamint egyes társaságoknál a reptéri transzfer esetén eltérő franchise díj és/vagy „leadási díj” alkalmazandó, mint városi fuvaroknál),
 - egyes taxi-társaságok tevékenységén belül a repülőtéri transzferek sokkal jelentősebb szerepet töltenek be, ezek szinte a reptéri utakra szakosodtak, végezetül

- a taxi-társaságok álláspontja szerint is kiemelten fontos a repülőtéri fuvar. Az eljárás során nyilatkozó taxi-társaságok jelentős része külön piacként tekint a repülőtéri fuvarokra (City Taxi – Vj/95-023/2011., 6x6 Taxi – Vj/95-072/2011., Taxi Plus – Vj/95/2011. és Mini Mobil Taxi „a 6 milliós utas szám nem hagyható figyelmen kívül a taxispiac szempontjából, ezért mint önálló és külön piacként is nagyon komoly szerepet tölt be” Vj/95-16/2011. A repülőtér kiemelt jelentőségű utasfelvételi pont minden taxisnak. Taxi 5 Vj/95-17/2011.)

120. A fentiekre tekintettel a vizsgált magatartással közvetve érintett, ún. downstream piacként valószínűsíthetően a repülőtér és Budapest közötti taxiszolgáltatás azonosítható, a piac pontos meghatározásától azonban az eljáró versenytanács a jelen ügyben – a XII. fejezetben kifejtettek okán – eltekintett.

Repülőtéri utasfelvételt és kiszállást biztosító infrastruktúrához való hozzáférés upstream piaca

121. A fentiek szerint meghatározott downstream piacon való részvételhez, azaz a reptéri transzfer taxiszolgáltatások nyújtásához elengedhetetlenül szükséges a repülőtéri utasfelvételt és kiszállást biztosító infrastruktúrához való hozzáférés mint upstream szolgáltatás igénybevétele. Ezen infrastruktúra nélkülözhetetlen jellege és a fentiek szerinti downstream piac termék- és földrajzi dimenziója egyben azt is jelenti, hogy az utasfelvételi és kiszállítási pontokhoz való hozzáférésnek nincsen ésszerű helyettesítője (sem keresleti, sem kínálati szempontból). Mindezek alapján az eljáró versenytanács szerint érintett upstream piacoknak valószínűsíthetően az utasfelvételi és -kiszállítási pontokhoz való hozzáférést lehetővé tevő helyszínekhez való hozzáférés tekinthető, azonban a piacmeghatározás kérdését – a XII. fejezetben írtak miatt – a jelen eljárásban nyitva lehet hagyni.

XI.

A gazdasági erőfölény vizsgálata

122. A fentiek szerinti elsődlegesen érintett (upstream) piacokon, azaz a repülőtéren található utasfelvételi és kiszállási helyszínekhez történő hozzáférés piacán a Budapest Airport egyedüli piaci szereplőként van jelen, annak biztosításában, igénybevételi feltételeinek meghatározásában a szabályozási környezetre tekintettel monopolpozíciója van.

123. Mivel az utasok ki- és beszállását lehetővé tevő infrastruktúrához való hozzáférés objektíve szükséges a downstream piaci versenyhez, a Tpv. 22. §-a alapján belátható az, hogy a Budapest Airport gazdasági erőfölénnyel rendelkezik a taxi utasfelvételi helyek és kiszállási pontok – mint lehetséges érintett (upstream) piacok – tekintetében. Az eljáró versenytanács mindazonáltal nem tartotta szükségesnek, hogy e kérdésben

véglegesen állást foglaljon, mivel a XII. fejezetben foglaltak alapján a vizsgált magatartás visszaélészerűségét nem látta bizonyítottnak.

124. A vizsgált magatartások hatása a repülőtéri transzfer taxiszolgáltatások (downstream) piacán jelentkezhethet, ahol a BA Zrt. ugyan maga nincs jelen, de a vele szerződésben álló Főtaxi, amelynek e szolgáltatásból származó árbevételéből a Budapest Airport is részesedik (vö. 21. pont), aktív szereplője a downstream piacnak, ahol a rendelkezésre álló adatok szerint (ld. 26. pont) piacvezető pozícióval rendelkezik. Ebből következően nem zárható ki, hogy a BA Zrt.-vel szerződéses kapcsolatban álló Főtaxi a downstream piacon gazdasági erőfölényes helyzetben van, ennek részletesebb vizsgálatától ugyanakkor az eljáró versenytanács ugyancsak eltekintett, figyelemmel arra, hogy a jelen eljárás tárgyát képező magatartások megítélése szempontjából ez nem bír ügyszintű jelentőséggel.

XII.

A gazdasági erőfölénnyel való visszaélés vizsgálata

125. A versenyfelügyeleti eljárás az ügyindító végzésben foglaltaknak megfelelően a Tpv. 21. § a) és g) pontja alapján került megindításra. A vizsgálat tárgyát az képezte, hogy a Budapest Airport egyrészt hátrányos feltételek elfogadására kényszerítette-e a nem szerződéses taxi-társaságokat, másrészt indokolatlanul megkülönböztette-e egyfelől a szerződéses Főtaxit, másfelől a nem szerződéses többi taxi-társaságot azzal, hogy a nem szerződéses taxik részére fenntartott beszálló pontokat a terminál kijáratának közúti előteréről a termináltól távolabb, nehezebben megközelíthető helyre helyezte át, illetve a ki- és beszállásra biztosított időt korlátozta.
126. A Versenytanács következetes gyakorlata¹⁵ szerint adott megkülönböztető magatartás Tpv. 21. § g) pontjába ütközéséhez a következő körülményeket szükséges vizsgálni: (i) azonos jellegű ügyletek között történt-e a megkülönböztetés, (ii) okozott-e versenyhátrányt az üzletfeleknek, (iii) indokolatlan volt-e. Az eljáró versenytanács a jelen ügyben nem látta bizonyítottnak, hogy a megkülönböztetés azonos jellegű ügyletek között történt, mert bár a Főtaxi és a nem szerződéses taxi-társaságok által a fogyasztóknak nyújtott szolgáltatások azonos jellegűek, a szolgáltatások nyújtásának háttere, szabályozása eltérő, így az infrastruktúrához való hozzáférésben is vannak lényeges különbségek. A Főtaxi szerződéses szolgáltatói mivolta okán privilegizált helyzetben van a többi taxi-társasághoz képest a repülőtéri drosztok használata tekintetében, aminek fejében díjfizetési kötelezettsége áll fenn a BA Zrt. felé, miközben a nem szerződéses taxi-társaságokat ilyen díjfizetés nem terheli. A szerződés emellett további kötelezettségeket is telepít a Főtaxira (pl. a szolgáltatás színvonala: kiszolgálási idő, flotta összetétele stb. tekintetében). Mindezekre figyelemmel az eljáró versenytanács a vizsgált magatartásokat a Tpv. 21. §-ának a)

¹⁵ Ld. A Gazdasági Versenyhivatal Versenytanácsának a Tpv-tel kapcsolatos elvi jelentőségű döntései 2012 (egységes szerkezetben a korábbi években kiadott elvi jelentőségű döntésekkel) 21.23. pontját.

pontja szerint értékelte, melynek során ugyanakkor a magatartás indokoltságát illetve versenyre gyakorolt hatását is elemezte.

127. A vizsgált időszak a T2 terminál érkezési oldala (azaz az utasfelvételi pontokhoz való hozzáférés) esetében három - egymástól jól elhatárolható - periódusra osztható. Az első periódus 2011. május 26-án kezdődik és 2011. szeptember 7. napjáig tart. A második periódus 2011. szeptember 7. napjától 2012. augusztus 8. napjáig, a harmadik periódus pedig 2012. augusztus 8-tól a versenyfelügyeleti eljárást kiterjesztő második végzés napjáig, azaz 2013. július 24. napjáig tart. A T2 terminál indulási szintjén lévő kiszállási pontokhoz való hozzáférést illetően két időszakot lehet megkülönböztetni, mivel a 2011. május 26-án bevezetett intézkedések a vizsgált időszak végéig érvényben voltak, azokban mindössze 2012. augusztus 8-án történt változás a sorompók elhelyezésével. A T1 terminál tekintetében szintén csak egy vizsgálandó periódus / magatartás határozható meg: a 2011. május 26-án bevezetett, de még ugyanaznap visszavont intézkedések vizsgálata szükséges.

XII.1. A T2 terminál utasfelvételi pontjaihoz való hozzáférés biztosításával kapcsolatos magatartás

XII.1.1. A 2011. május 26. és szeptember 7. közötti időszak

128. A Versenytanácsnak a Tprvt. 21. §-ában foglalt „indokolatlanság” kritériuma kapcsán kialakított következetes gyakorlata szerint (Elvi jelentőségű döntések 21.11., Vj-10/2002.) valamely, a versenytárs számára hátrányos magatartás akkor indokolatlan és ezáltal jogsértő, ha (i) amögött nem állnak objektív, üzletileg ésszerű indokok; és (ii) az a gazdasági verseny (és ezen keresztül a fogyasztók) szempontjából kedvezőtlenebb helyzetet hoz létre. A versenyjog feladata ugyanis nem az egyes piaci szereplők, hanem a verseny védelme. Önmagában az egyedi üzletfeleknek okozott hátrány a verseny esetleges fogyasztókra nézve hátrányos módon történő torzulásának bizonyításához nem elegendő¹⁶.

Az intézkedéseket megalapozó problémák

129. A taxi-társaságokat a forgalmi rend változásáról tájékoztató 2011. május 25-i e-mailjében¹⁷ a BA Zrt. a következőképpen fogalmazott: „...az engedély nélküli kereskedelmi tevékenységet folytató taxisok továbbra is komoly károkat okoznak Társaságunknak. Az effajta tevékenység jelentősen megnőtt az elmúlt hónapok során. Az engedély nélküli kereskedelmi tevékenységet folytató taxisok nagy mértékben zavarják és károsítják utasainkat, illetve az Önök utasait, Társaságunk üzleti partnereit a taxis társadalmon belül és kívül, illetve az Önök társaságait is.” Az eljáró versenytanács valós problémának tekinti a terminálok előtti területen a közlekedés és az utasok járművekbe történő beszállásának akadályozott voltát.

¹⁶ Vj-134/2006. 43. pont

¹⁷ Vj/95-28/2011 E/13. sz. melléklet

130. A Budapest Airport a forgalom biztonságának megőrzésére is hivatkozott, bár ez a taxi-társaságokat a forgalmi rend változásáról tájékoztató e-mailjében csak mint általános célkitűzés szerepel, nem a beszállási pontok áthelyezésének közvetlen indokaként. A BA Zrt. indokolása értelmében „*Társaságunk minden tőle ésszerűen elvárható erőfeszítést megtett és megtesz annak érdekében, hogy a repülőtéren pozitív és biztonságos utazási élményt biztosítson utasai számára ...*”. A Bizottság iránymutatása¹⁸ szerint az ilyen jellegű magatartás objektív szükségességének bizonyításához azonban figyelembe kell venni, hogy a közegészségügyi és biztonsági előírások megállapítása és végrehajtása rendszerint hatósági feladat. Az erőfőlényben lévő vállalkozásnak nem feladata, hogy saját kezdeményezésben lépéseket tegyen azoknak a termékeknek a kizárása érdekében, amelyeket – helyesen vagy helytelenül – veszélyesnek vagy saját termékeinél alacsonyabb rendűnek tekint. Bár a jelen esetben a jogszabályok a reptéri drosztok üzemeltetésének BA Zrt. részére történő átengedését részben a használat jellegére, illetve a fokozott biztonsági előírásokra tekintettel teszik lehetővé, még a valóban forgalombiztonsági veszélyeket hordozó „hiéna” tevékenység kezelése során is óvatosan kell eljárni az erőfőlényben lévő vállalkozásnak, különös figyelemmel a Taxirendeletek egyes, az utasokkal és a taxi-társaságokkal szembeni egyenlő elbánás követelményét rögzítő előírásaira.

Az intézkedés és hatása

131. A Budapest Airport nyilatkozata szerint a rendelt taxi beszálló pontok áthelyezését – többek között - az engedély nélküli kereskedelmi tevékenységet folytató taxis „hiénák” elleni küzdelem indokolta. „A fentiek alapján Társaságunk nem lát más lehetőséget, mint a 2. terminálon található utasfelvevő pontoknak, illetve az 1. terminálon található utas ki- és beszállító pontoknak a forgalmi előtérrel a rövid távú parkolóba történő áthelyezését határozatlan időre (az engedély nélküli repülőtéren taxis tevékenységek megszűnéséig)
132. Maga a Budapest Airport is érzékelte ugyanakkor azt, hogy a fennálló probléma megoldásának nem a legjobb eszközt választotta, ugyanis a fentebb idézett e-mailjében a következőképpen nyilatkozott: „*Társaságunk tudatában van annak, hogy a most kialakított megoldás nem optimális, mivel az utasok számára bizonyos fokú kényelmetlenséggel jár...*” A Budapest Airport tehát előre látta, hogy az intézkedések miatt az utasoknak kényelmetlenséget kell elszenvedniük, amennyiben úgy döntenek, hogy rendelt taxik szolgáltatását veszik igénybe. Amennyiben pedig valamelyik utas úgy dönt, hogy nem vállalja a csomagokkal történő szabad ég alatti lépcsőzést, vagy a lejtős rámpán a nagyobb távolság megtételét a termináltól a rendelt taxi beszálló pontokhoz, nagy eséllyel veszi majd igénybe a terminál kijáratához nagyon közel lévő taxiállomásokon a Főtaxi szolgáltatását. A Budapest Airport anyagi ösztönzöttsége egyértelmű abban, hogy az utasok a Főtaxi szolgáltatását vegyék inkább igénybe, ugyanis minden egyes fuvar után [üzleti titok]¹⁹ forint + Áfa, havonta minimum [üzleti

¹⁸ A Bizottság COM(2008) 832 számú Közleménye: Iránymutatás az EK-Szerződés 82. cikkének az erőfőlényben lévő vállalkozások versenykorlátozó visszaélő magatartására történő alkalmazásával kapcsolatos bizottsági jogérvényesítési prioritásokról 29. pont

¹⁹ Lásd Vj-95-028/2011. 5. pont

titok]²⁰ forint + Áfa összegű jutalékban részesül. Tény ugyanakkor, hogy a BA Zrt. teljes árbevételéhez viszonyítva nagyon csekély mértékű árbevétele keletkezik a Főtaxi repülőtéri taxiszolgáltatása után. A Budapest Airport nyilatkozata szerint továbbá nem is áll érdekében, hogy bármely utasnak kényelmetlenséget okozzon, mivel az hosszabb távon az utasforgalom – bevételeket súlyosabban érintő – visszaeséséhez vezethetne.

133. Megállapítható azonban, hogy a Budapest Airport által szorgalmazott további ellenőrzési intézkedések nélkül a beszállási pontok áthelyezése egyébként elsősorban nem (vagy nem csak) azokat sújtja, akik a problémát okozzák (nevezetesen az engedély nélküli kereskedelmi tevékenységet folytató taxisokat), továbbá részben hatástalan (nem gátolja meg a taxik üresen hagyását és az engedély nélküli kereskedelmi tevékenységet folytató taxisok aligha fogják a taxisok számára korábban a rövid távú parkolóként biztosított új beszállási pontokat használni).
134. Az eljáró versenytanács leszögezi, hogy elfogadható célok léte nem tesz indokoltá minden olyan intézkedést, amelyről kimutatható, hogy valamilyen mértékben hozzájárul az észlelt probléma megoldásához. A taxisok egy szűk csoportja által tanúsított elfogadhatatlan magatartás alapján nem indokolt olyan intézkedést hozni, amely a BA Zrt.-vel szerződéses viszonyban nem álló valamennyi taxi-társaságot és minden utasukat hátrányos helyzetbe hozza. Mindezek alapján nem egyértelmű a Budapest Airport intézkedésének objektív szükségessége.
135. A fogyasztóknak okozott hátrány egyrészt abból áll, hogy azok a fogyasztók, akik nem a Budapest Airporttal szerződött taxi-társasággal kívántak utazni, csak hátrányosabban megközelíthető helyeken (a taxik korábbi rövid távú parkolóiban) szállhattak be a rendelt taxiba, miközben a kényelem az utazási mód megválasztása során a fogyasztók számára kiemelt jelentőségű szempont a már korábban ismertetett Pax Fax kutatás eredményei szerint. A hátrányos változás leginkább a mozgáskorlátozottakat, az átmenetileg hasonló helyzetben lévőket, a kisgyermekkel és/vagy sok csomaggal érkezőket érinthette érzékenyen. A részletezett hátrányok miatt a rendelt taxik kevésbé vonzó alternatívát jelenthettek – az utazás időtartama és az ár mellett – a kényelmi szempontokat elsődlegesnek tekintő fogyasztók számára, ami arra készítethette őket, hogy a rendelt taxik helyett a Budapest Airporttal szerződött Főtaxi szolgáltatásait vegyék igénybe.
136. A fentiek együttesen azzal a következménnyel járhattak, hogy a fogyasztók egy része a nem szerződéses taxi-társaságok szolgáltatásai helyett a Főtaxi szolgáltatásait vehette igénybe, ami a Főtaxi - szerződéses helyzeténél fogva, a számára biztosított, a kijárathoz közel és jól látható helyen lévő drosztok miatt eleve is előnyösebb - piaci szerepének további erősödéséhez és hosszabb távon a nem szerződéses taxi-társaságok háttérbe szorulásához vezethetett. Sőt, amennyiben a Budapest-reptér útvonalon a nem szerződéses taxi-társaságok jelentős mértékben veszítenek a fuvarokból, az – vélhetően szintén csak hosszabb távon – a reptér-Budapest útvonalon történő szerepvállalásukat is érinthette (volna), hiszen ezen fuvarok jövedelmezőségét alapvetően befolyásolhatja, ha

²⁰ Lásd Vj-95-028/2011. 5. pont

visszafelé „üresen” kell megtenni az utat vagy ha hosszabb ideig kell várakozni a város felé tartó utasra, hiszen a taxisok a várakozással töltött idő alatt bevételtől esnek el.

137. A nem szerződéses taxik versenyhelyzetének gyengülése és a Főtaxi pozíciójának, piaci erejének egyidejű növekedése hosszabb távon a fogyasztói árak befolyásolására is alkalmas lehetett (volna). A Főtaxi árai a vizsgált időszakban jelentősen magasabbak voltak a versenytársak által alkalmazott díjaknál, a díjkülönbség egy részét ugyanakkor magyarázhatta a Főtaxi szolgáltatásának esetlegesen magasabb színvonala (bejárathoz való közelség, nem kell előre rendelni, gyors kiszolgálás, flotta állapota, életkora stb.), részben azonban vélhetően a piaci pozíciója tette lehetővé számára a versenytársakénál magasabb ár alkalmazását, már a BA Zrt. intézkedését megelőző időszakban is. A nem szerződéses taxik versenyhátrányba kerülése hosszabb távon alkalmas lehetett (volna) arra, hogy piaci erejének megőrzése vagy erősítése folytán a Főtaxi az árait tovább emelje, de legalábbis érdemi versenykényszer hiányában azokat ne csökkentse vagy csak kisebb mértékben csökkentse. Mindazonáltal az eljáró versenytanácsnak nincs tudomása arról, hogy a beszállási pontokat érintő intézkedéseket követően a Főtaxi árat emelt volna.
138. A fentebb ismertetett, utasokra és nem szerződéses taxikra hátrányos intézkedésekről azonban a forgalmi adatok nem bizonyították azt, hogy ténylegesen versenykorlátozó hatással jártak volna, ez azonban vélhetően részben a viszonylag rövidebb távú alkalmazásnak is köszönhető, hiszen a fentebb ismertetett hatások bekövetkezése csak az intézkedések hosszabb távú érvényesülése esetén lett volna várható. A Főtaxi forgalma nem nőtt a vizsgált időszakban és a többi taxi-társaságnak a repülőtérrel Budapestre irányuló fuvarokból származó árbevétele sem mutat csökkenést. Eljárás alá vont hitelt érdemlő magyarázattal szolgált arra vonatkozóan, hogy a csökkenés más tevékenységre (Sziget-fesztivál hivatalos taxi vállalata) is visszavezethető lehetett az egyetlen olyan taxis cég esetében, amelynek a vizsgált időszakban csökkent a releváns forgalma. Megjegyzi ugyanakkor az eljáró versenytanács, hogy a Versenytanács következetes gyakorlata²¹ értelmében ha egy erőfölényes vállalkozás olyan magatartást folytat, amely egy versenytárs kiszorítására irányul, az akkor is visszaélésnek minősíthető, ha az végül is nem vezet sikerre.
139. A BA Zrt. intézkedéseinek értékelése során az eljáró versenytanács azt a körülményt is figyelembe vette, hogy a beszállási pontok mindössze néhány hónapig kerültek a termináloktól távolabbra. A Versenytanács következetes gyakorlata²² értelmében annak elemzése során, hogy egy adott – árazási jellegű – magatartás alkalmas-e a verseny korlátozására, a magatartás tanúsításának időtartama, hossza is jelentőséggel bír. Ezen elvet az eljáró versenytanács általánosságban mindenféle kiszorító jellegű erőfölénnyel való visszaélés esetében irányadónak tekinti, így a jelen ügyben is szükséges annak vizsgálata, hogy az utasfelvételi rendszer alkalmazása elég hosszú ideig tartott-e ahhoz, hogy a versenyre káros hatást gyakorolhasson.

²¹ Ld. A Gazdasági Versenyhivatal Versenytanácsának a Tpvt-vel kapcsolatos elvi jelentőségű döntései 2012 (egységes szerkezetben a korábbi években kiadott elvi jelentőségű döntésekkel) 21.18. pontját.

²² Ld. A Gazdasági Versenyhivatal Versenytanácsának a Tpvt-vel kapcsolatos elvi jelentőségű döntései 2012 (egységes szerkezetben a korábbi években kiadott elvi jelentőségű döntésekkel) 21.16. és 21.25. pontját.

140. A Versenytanács gyakorlata²³ alapján a viszonylag rövidebb ideig érvényesülő magatartások megítélése keretében vizsgálandó, hogy az adott magatartás átmeneti jelenség vagy hosszabb távú stratégiai – kizorító jellegű – gyakorlat következménye. E körben releváns szempont lehet többek között az, hogy az adott magatartást a vállalkozásnak szándékában állhatott-e hosszabb távon fenntartani. A magatartás stratégiai jellegének vizsgálata során ugyanakkor nem az eljárás alá vont kizorító szándékát szükséges igazolni, elegendő az, hogy az eset összes körülményeiből a nem átmeneti jellegű, stratégiai magatartásra lehet következtetni. Szempont lehet ennek során többek között a vállalkozás múltbeli – a vizsgált időszakot megelőző – gyakorlata, a piac fejlődési fázisa (például a piacnyitás fázisa különleges tényezőnek minősülhet), sőt akár a vállalkozás belső, kizorítást célzó dokumentumai is.
141. A jelen esetben a BA Zrt. e-mailjéből a taxi-társaságok számára az derült ki, hogy a rendszert a „hiéna probléma” megoldásáig kívánta üzemeltetni, amire ugyanakkor a jogszerűen működő, nem szerződéses taxi-társaságoknak nem lehetett ráhatása. Szintén lényeges körülmény, hogy a jelen eljárás tárgyát képező magatartással párhuzamosan, 2011 februárja és októbere között – ugyancsak a „hiéna problémára” hivatkozással – a Budapest Airport a fogyasztók megtévesztésére alkalmas módon szórólapokon és roll-up-okon arra ösztönözte az utasokat, hogy a vele szerződött partnerek taxiszolgáltatását vegyék igénybe.²⁴ A BA Zrt. 99. pontban idézett nyilatkozata szerint az intézkedésektől a Budapest Airport ugyanakkor nem a problémák (közvetlen) megoldását remélte, hanem ezzel kívánta rákényszeríteni a taxisokat arra, hogy leüljenek vele tárgyalni. Megállapítható továbbá, hogy a BA Zrt. Főtaxitól kapott jutalékokból származó árbevétele a teljes árbevételének szinte elhanyagolható hányadát képviseli, miközben az eljáró versenytanács szerint nem kérdőjelezhető meg a Budapest Airport azon állítása, mely szerint nem áll érdekében, hogy bármely utasnak kényelmetlenséget okozzon, mivel az hosszabb távon az utasforgalom – bevételeket súlyosabban érintő – visszaeséséhez vezethetne.
142. A fentiekben kifejtett körülmények az eljáró versenytanács álláspontja szerint nem igazolják kellő bizonyossággal, hogy a BA Zrt. szándéka a nem szerződéses taxi-társaságok kizorítására irányult volna, s magatartása az intézkedések érvényesülésének rövid időtartamára is tekintettel nem volt alkalmas ilyen hatás kiváltására. Mindezek okán a rendelkezésre álló bizonyítékok alapján a törvénysértés nem bizonyítható, és – különösen az eljárás alá vont magatartásának irányultságának, szándékainak tisztázása körében – további eljárási cselekménytől sem várható eredmény, így az eljáró versenytanács a Budapest Airport által a T2 terminál érkezési oldalán 2011. május 26. és 2011. szeptember 7. között alkalmazott utasfelvételi rendszer tekintetében a Tpv. 72. §-a (1) bekezdésének a) pontja alapján megszüntette a versenyfelügyeleti eljárást.

XII.1.2. A 2011. szeptember 7. és 2012. augusztus 8. közötti időszak

²³ Ld. A Gazdasági Versenyhivatal Versenytanácsának a Tpv. vel kapcsolatos elvi jelentőségű döntései 2012 (egységes szerkezetben a korábbi években kiadott elvi jelentőségű döntésekkel) 21.26. pontját.

²⁴ Vö. Vj-78/2011.

143. A T2 Terminálon 2011. szeptember 7-től a BKIK nyilatkozatát aláíró taxi-társaságok ismét használhatták a 2011. május 26-át megelőző állapotnak megfelelő utasfelvételi beszállási pontokat, mellyel kapcsolatban aggály, kifogás sem korábban, sem az eljárás folyamán merült fel.
144. A BKIK nyilatkozatát alá nem író néhány taxi-társaság ugyan ebben az időszakban sem használhatta az eredeti beszálló pontokat, de az eljárás folyamán nem merült fel arra utaló információ, hogy e társaságok a BKIK-nyilatkozathoz ne csatlakozhattak volna.
145. Az előzőekben kifejtettekre tekintettel az eljáró versenytanács álláspontja szerint a T2 terminálon 2011. szeptember 7. és 2012. augusztus 8. között alkalmazott utasfelvételi rendszer tekintetében az eljárás folytatására okot adó körülmény (a közérdek védelme) nem áll fenn, így a Ket. 31. § (1) bekezdésének e) pontja alapján az eljárás megszüntetésének van helye.

XII.1.3. A 2012. augusztus 8. napjától kezdődő időszak

146. A Budapest Airport 2012. augusztus 8-án új behajtási rendszert vezetett be, amely az utasfelvételi pontokat nem érintette, azonban kihatással volt a várakozási időre.
147. A változás a 2011. szeptember 7-e óta érvényben lévő forgalmi rendhez képest annyi volt, hogy a Budapest Airport a taxisok által korábban megtett nyilatkozat – nevezetesen, hogy maximálisan 5 percre használják az utasfelvételi pontokat – végrehajtását kikényszeríti azáltal, hogy a forgalmi előtér be- és kijáratához sorompókat szerelt fel, és az 5+5 percen túl várakozó taxisokat az általános parkolási díj megfizetésére kötelezi. Az új rendszer tehát alapvető változást nem hozott a rendelt taxi beszálló pontok használatának szabályaiban, mindösszesen annyi történt, hogy egy már meglévő, és a taxi-társaságok döntő többsége által elfogadott szabály betartásának kikényszerítése céljából hozott a Budapest Airport egy intézkedést.
148. A versenyfelügyeleti eljárásban adatot szolgáltató taxi-társaságok többségének álláspontja szerint az új rendszer alapvető működése (a forgalmi előtér sorompókkal történő lezárása) nem vet fel aggályokat.
149. A díjmentes időszak hosszával kapcsolatban eltérő volt a taxi-társaságok véleménye, többen elégségesnek tartják, míg más taxi-társaságok szerint a díjmentesen biztosított idő nem elég az utasfelvételre, és csak „körözgetéssel” tudják ilyenkor megoldani azt, hogy ne csússzanak ki az időből.
150. Problémaként jelentkezhetett a kezdeti időszakban az információhiányból származó bizonytalanság is a rendszer használatával a kapcsolatban, ugyanis a Budapest Airport közvetlenül nem tájékoztatta a taxi-társaságokat az 5+5 perces díjmentes várakozás lehetőségéről, így több taxi-társaság az adatszolgáltatásuk tanúsága szerint nem volt tisztában a ténylegesen igénybe vehető díjmentes időtartam hosszával.

151. A fogyasztó választására is kiható hátrány, kár abban az esetben jelentkezhetne, ha az utast fuvarozó taxis a rá kirótt parkolási díjat áthárítaná az utasra, vagy lassabbá, az utas számára kényelmetlenebbé, hosszabb várakozási időt eredményezővé válna a beszállás.
- Mivel az esetek döntő többségében az utasfelvételre elégséges az 5+5 perces időtartam, a taxisoknak jellemzően nem keletkezik olyan díjfizetési kötelezettsége, amelynek az utasra való áthárítása felmerülhetne, az időhatárok betartását szolgáló rendszer pedig alapvetően éppen a beszállás gyorsítását célozza.
 - Amennyiben valamely okból kifolyólag mégis több ideig tartana az utasfelvétel, a taxisok „körözgetéssel” meg tudják oldani, hogy még a díjmentes időszakban vegyék fel utasaikat. Ebben az esetben ugyanakkor elképzelhető, hogy az utas várakozási ideje valamivel megnövekszik.
 - A rendszer kivételes jelleggel ugyan (pl. mozgássérült utas szállítása esetén), de magában hordozza annak lehetőségét, hogyha nem sikerül az utast a díjmentes időszak alatt felvenni, abban az esetben a taxisnak parkoló díjat kell fizetnie. A parkoló díjnak az ilyen esetben az utasra történő áthárításáról az eljáró versenytanácsnak nincsen információja, ilyen kivételes esetben a taxis tudja be a veszteséget.²⁵
152. A fentiekkel kapcsolatban az eljáró versenytanács nem látja bizonyítottnak, hogy az esetleges fogyasztói hátrány oly mértékben befolyásolná a fogyasztók választását, vagy hogy annak kiküszöbölése érdekében a nem szerződött taxisok olyan többlet-terhek vállalására kényszerülnének, ami érdemi versenyhátrányt okozna számukra, a verseny folyamatára is negatív hatást gyakorló módon.
153. A fentiekre tekintettel az eljáró versenytanács nem látja bizonyítottnak a 2012. augusztus 8. napjától alkalmazott új behajtási rendszer törvénybe ütközését, így e tekintetben a Tpv. 72. § (1) bekezdés a) pontja alapján megszüntette az eljárást, figyelemmel arra, hogy a tényállás tisztázásához további információkra lenne szükség a sérelemmel nem járó esetek és a fogyasztók és/vagy taxisok számára kisebb hátrányokat okozó – vélelmezhetően kivételesen előforduló – esetek arányáról, az általuk okozott hátrány mértékéről stb., ilyen információk rendelkezésre állása viszont a korábban említett adathiányok okán nem valószínűsíthető.

XII.2. A T2 Terminálon lévő kiszállási pontokhoz való hozzáférés biztosítása

154. Az eljárás során nem merült fel arra vonatkozó információ, hogy a T2 terminál indulási szintjén 2011. május 26-tól alkalmazott rendszer akár önmagában, akár a 2012. augusztus 8-tól alkalmazott sorompókkal együttesen eltért volna a szerződéses és a nem szerződéses taxisok vonatkozásában, illetve arra vonatkozó információ sem került feltárásra, hogy a BA Zrt. által biztosított 5+5 perc ne lett volna elegendő az utasok kiszállítására.

²⁵ Vj-95-150/2011. sz. irat

155. Mindezekre tekintettel e magatartás vonatkozásában az eljáró versenytanács az eljárást a Ket. 31. § (1) bekezdésének e) pontja alapján megszüntette, mivel az eljárás folytatására okot adó körülmény (a közérdek védelme) nem áll fenn.

XII.3. A T1 Terminálon lévő ki- és beszállási pontokhoz való hozzáférés

156. A Budapest Airport a T1 Terminál előtti taxis utasfelvételi helyek áthelyezésére vonatkozó intézkedését még aznap, 4 óra eltelte után visszavonta, és helyreállította az eredeti állapotot. Az eljáró versenytanács megállapíthatónak látta azt, hogy a T1 Terminál tekintetében a BA Zrt. magatartása kapcsán – az intézkedés rendkívül rövid, kísérleti jellegére tekintettel – nem indokolt az eljárás folytatása.
157. E magatartás vonatkozásában az eljáró versenytanács az eljárást a Ket. 31. § (1) bekezdésének e) pontja alapján ugyancsak megszüntette.

XIII. Egyebek

158. A GVH hatáskörét a versenyfelügyeleti eljárásra a Tpvt. 45. §-a, illetékességét a Tpvt. 46. §-a állapítja meg.
159. Az eljárás alá vont 2013. augusztus 5-én kelt beadványában²⁶ jelezte, hogy kész akár az eljárás alatt is a Gazdasági Versenyhivatal ajánlása alapján az esetleges kifogásolható magatartásán változtatni, valamint a napi kétszeri ingyenes behajtásra vonatkozó korlátozás bevezetése előtt egyeztetni a Gazdasági Versenyhivatallal, ezért egy személyes egyeztetésre tett javaslatot. Az ügyben azonban az eljárás alá vont részétől tényleges kötelezettségvállalás megtételére nem került sor.
160. A végzéssel szembeni jogorvoslati jogra vonatkozó szabályokat a Tpvt. 82. §-ának (1) és (3) bekezdései tartalmazzák.

Budapest, 2013. december 18.

dr. Miskolczi Bodnár Péter s.k.
előadó versenytanácsstag

dr. Ruzshtiné dr. Juhász Dorina s.k.
versenytanácsstag

Váczai Nóra s.k.
versenytanácsstag

²⁶ Vj/95-115/2011.