

# Közjavak

A kormányzat kihívásai a mai piacgazdaságban

VIII. évf.

\*\*\*

1. szám

\*\*\*

2022. január-március



Az MTA-DE Közzolgálatási Kutatócsoport tudományos folyóirata

## A SZÁM TARTALMA

### Állam és mások

**Imre-Erdős Szilvia:** Nyolc éve állami kézben az alapfokú oktatás

**Józsa Zoltán:** A nagyember és a vírus

**Pella Sebestyén Márk:** Stop! Shop? Kérdések és válaszok az üzemanyagok hatósági ármaximalizálása körül

**Széles Krisztina:** Gondolatok a 2022-es éghajlatvédelmi, energetikai és környezetvédelmi állami támogatásokról szóló új iránymutatásról

**Bereczki Roxána:** Telefonon applikáció oldhatja meg az élelmiszer-veszteség és az élelmiszer-pazarlás problémáját?

### Fórum

**Lovas Dóra:** A debreceni közösségi közlekedés margójára. Interjú Jónás Zoltánnal, a Debreceni Regionális Közlekedési Egyesület elnökével

### Hírösszefoglalók

---

**IMPRESSZUM**

---

**FELELŐS SZERKESZTŐ:**

Bartha Ildikó

**SZERKESZTI A SZERKESZTŐBIZOTTSÁG:**

Bartha Ildikó (szerkesztő)  
Bordás Péter (szerkesztő)  
Lovas Dóra (hírszerkesztő)  
Horváth M. Tamás (a Szerkesztőbizottság elnöke)

**KIADJA:**

MTA-DE Közszolgáltatási Kutatócsoport  
Kiadásért felelős: Horváth M. Tamás, kutatócsoport-vezető

4028 Debrecen, Kassai út 26.  
Levelezési cím: 4002 Debrecen, Pf. 400.  
Tel/FAX: (52) 512-701/77119  
E-mail: kozszolg.kut@law.unideb.hu  
A folyóirat elektronikus oldala: kozjavakfolyoirat.hu  
Blog oldal: kozjavak.hu

**Megjelenik negyedévente**

**ISSN 2598-7190**

© 2022 MTA-DE Közszolgáltatási Kutatócsoport.

A mű szerzői jogilag védett. Minden jog, így különösen a sokszorosítás, terjesztés és fordítás joga fenntartva. A mű a szerzők írásbeli hozzájárulása nélkül részeiben sem reprodukálható. Idézni, szöveges tartalmat átvenni csak a forrásra való hivatkozással szabad.

---

## TARTALOMJEGYZÉK

---

### **ÁLLAM ÉS MÁSOK**

|   |    |
|---|----|
| <i>Nyolc éve állami kézben az alapfokú oktatás</i>  | 3  |
| <i>A nagyember és a vírus</i>   | 8  |
| <i>Stop! shop? kérdések és válaszok az üzemanyagok hatósági ármaximalizálása körül</i>                                      | 11 |
| <i>Gondolatok a 2022-es éghajlatvédelmi, energetikai és környezetvédelmi állami támogatásokról szóló új iránymutatásról</i> | 17 |
| <i>Telefonos applikáció oldhatja meg az élelmiszer-veszteség és az élelmiszer-pazarlás problémáját?</i>                     | 23 |

### **FÓRUM**

|  |    |
|--|----|
| <i>A debreceni közösségi közlekedés margójára. interjú Jónás Zoltánnal, a debreceni regionális közlekedési egyesület elnökével</i> | 28 |
|  | 29 |

### **HÍRÖSSZEFOGLALÓK**

|   |    |
|---|----|
| <i>A lengyel Alkotmánybíróság már döntött: az uniós jog nem írhatja felül a tagállami alkotmányt</i>                                    | 39 |
| <i>Az AB szerint nem okoz hátrányos megkülönböztetést a védetség igazolvány szabályozása</i>  | 43 |
| <i>A héavisszatérítés iránti kérelem összegszerűsége és a kiállított számlán szereplő összeg közötti eltérés ügyében döntött az EUB</i> | 45 |
| <i>Az Európai Bizottság intézkedéscsomagot jelentett be az energiaválság kezelésére, átvételére</i>                                     | 49 |

|                             |    |
|-----------------------------|----|
| <i>Szerzőink figyelmébe</i> | 51 |
|-----------------------------|----|

# NYOLC ÉVE ÁLLAMI KÉZBEN AZ ALAPFOKÚ OKTATÁS\*

*Imre-Erdős Szilvia<sup>1</sup>*

*„A jobb világért folytatott küzdelem legfontosabb helyszíne az osztályterem.”*

*(Rutger Bregman)*

*Az elmúlt évtizedben jelentős változáson esett át a magyar oktatási rendszer, mind szakmailag, módszertanilag, mind szervezetileg. 2013-tól 2017-ig két ütemben ment végbe az iskolák államosítása, melynek során a fenntartói jogok először a Klebelsberg Intézményfenntartó Központokhoz, majd 2016-tól egy decentralizációs folyamat eredményeképpen felállításra került Tankerületi Központokhoz került. Jelen tanulmányban arra keresem a választ, hogy vajon jó döntésnek bizonyult-e az iskolák állami kézbe adása, meghozta-e a várt eredményt?*

## **1. Bevezetés**

A fentiekben Rutger Bergman Európa egyik legkiemelkedőbb történésének gondolatát osztottam meg az olvasóval, ami rávilágít arra, hogy milyen fontos egy társadalom, vagy akár az egész világ számára az oktatás, hiszen alapjainkat az iskolában kapjuk meg mindannyian. Milyen nagy hatással van ránk egy-egy pedagógus. Az, hogy mely gyermekből lesz orvos, politikus, vagy bolti eladó, annak magvai az oktatásban vannak elvetve. Persze az oktatás egy kicsit olyan is mint a foci, meg a gyermeknevelés, mindenki azt gondolja, hogy ért hozzá, ezért sűrűn hallani egyes emberek által megfogalmazott éles véleményt vagy kritikát. Egy biztos, az oktatási politikának fenti idézetet szem előtt kell tartania. Fontosak tartom megemlíteni azt, hogy az oktatást a meritórikus javak közé soroljuk, mert az önmagában is értékes, az államnak védenie kell, hiszen az emberek ebből kevesebbet vennének igénybe, ha tehetnék, mint amennyi a társadalom számára szükséges, ezért az államnak be kell avatkoznia, ebbe a piaci kudarcba. A beavatkozást az allokációval teszi meg, mellyel meghatározza ezeknek a javaknak a kívánt mennyiségét és ahhoz forrásokat biztosít.<sup>2</sup>

---

\* DOI 10.21867/KjK/2022.1.1.

<sup>1</sup>Imre-Erdős Szilvia, joghallgató, DE ÁJK

<sup>2</sup>Hausmann Péter (2009): *Bevezetés a közgazdaságtanba*. Pécs, Pécsi Tudományegyetem Közgazdasági Kar, 107.

## 2. A szabályozási reform előtt és után

Az elmúlt évtizedben jelentős változáson esett át a magyar oktatási rendszer, mind szakmailag, módszertanilag, mind szervezetileg. A szakmai oldalt nem tudom megítélni, így arról nem kívánok írni cikkemben. Amit viszont megkísérlek nagyító alá venni, az az elmúlt nyolc év strukturális változásai, annak tükrében, hogy vajon szükségszerű volt-e az állami beavatkozás, illetve, ha igen, akkor az a megfelelő mértékben és módon történt-e.

2013-ig az általános iskolai oktatás fenntartói a települési önkormányzatok voltak. Ebben az időszakban az önkormányzat éves költségvetésében került megtervezésre a helyi iskola, mint költségvetési szervének a teljes fenntartási költsége, melyre fedezetet egyrészt az állami költségvetésből nyújtott normatíva, másrészt a település saját bevétele nyújtott. A fenntartói joghoz az is hozzá tartozott, hogy a Képviselő-testület döntött minden intézményt érintő jelentős kérdésben. Meghatározta az intézmény szervezeti és működési szabályzatát, pedagógiai programját, éves munkatervét stb. Persze ez nem jelentette azt, hogy az iskola szakmailag az önkormányzattól ne lett volna független. Az iskolaigazgató szabadon gazdálkodott az intézmény részére jóváhagyott költségvetésből. A helyi döntéshozó belelátott az iskola életébe, mindennapi problémákkal tisztában volt. Hatalmas gondot jelentett ebben az időszakban kis településeken a szakos ellátottság hiánya és a gyermeklétszám folyamatos csökkenése. Ami azt eredményezte, hogy a kapacitás-kihasználtság bizony nem mindig volt az ideális szinten. Ahol a lakosság szám nagyobb volt ott ezek a problémák nem ilyen hatványozottan voltak jelen. Az önkormányzatok eljutottak arra a szintre, hogy az általuk megoldásra váró problémákat, akár a már említett szakos ellátottság, a megfelelő modern oktatási eszközök hiánya, nem megfelelő infrastruktúrális állapot, a kialakult egyre rosszabb fegyelmi helyzetet nem minden esetben sikerült költségvetési okok miatt megoldania. Ezért egyre inkább megfigyelhetővé vált az a tendencia, hogy a szülők gyermekeiket inkább tömegközlekedési eszközre ültették és beírták a legközelebbi város iskoláiba. Ez a folyamat természetesen azt eredményezte, hogy a csökkenő gyermeklétszám még inkább érezte hatását az intézmény költségvetésén, s egyre nagyobb fejtörést okozott az önkormányzatoknak, mint fenntartóknak. Ezért az állam közbeavatkozását várták a kisebb önkormányzatok, leginkább normatíva emelésben bízva. Az állam be is avatkozott, azonban nem úgy, ahogy azt az önkormányzatok remélték.

2013-tól 2017-ig két ütemben zajlott az iskolák államosítása, melynek során a fenntartói jogok először a Klebelsberg Intézményfenntartó Központokhoz kerültek, majd 2016-tól egy decentralizációs folyamat eredményeképpen a felállításra került Tankerületi Központokhoz, melyek jelenleg is működnek. Feladatait az állami köznevelési közfeladat ellátásában fenntartóként részt vevő

szervekről, valamint a Klebelsberg Központról szóló, 134/2016.(VI.10.) Kormány rendelet határozza meg. A tankerületek felállításával az igazgatók korábban említett önálló gazdálkodási jogköre megszűnt, mint ahogy a munkáltatói jogkörük is. Az iskolai épületek legtöbb estében önkormányzati tulajdonban voltak az államosítást megelőzően és abban maradtak ezt követően, azt azonban a Tankerületi Központok részére vagyonkezelésbe kellett adni. Ezt több önkormányzat is sérelmezte, s voltak, akik Alkotmánybírósághoz is fordultak az ügyben. Az Alkotmánybíróság azonban kimondta, hogy nem sérti az Alaptörvényt a vagyonkezelésbe adása ezen ingatlanoknak, hiszen nem aránytalan az önkormányzati tulajdon korlátozása.

### **3. Vajon jó döntésnek bizonyult-e az iskolák állami kézbe adása? Meghozta-e a várt eredményt?**

A központosítással egységes beszerzések valósulnak meg, tankerületi szinten, így elmondható, hogy minden településen ugyanazon eszközök és fogyóeszközök kerülnek beszerzésére egy jóval alacsonyabb áron, mint ha minden iskola önállóan próbálná a piacon beszerezni a számára szükséges dolgokat. Ezzel is segíti a tankerület azt, hogy minden gyermek hasonló körülmények és felszereltség mellett vehesse igénybe az oktatás. 2012-ig nagyon nagy eltérések mutatkoztak a települések iskolái között felszereltség tekintetében is. Azokon a településeken, ahol több saját forrást tudtak bevonni az iskola fenntartásba, ott jóval magasabb volt a felszereltség, mint ott, ahol ez csekélyebb mértékű volt, a szegényebb helyeken. Évtizedes probléma oldódott meg azon kistélepülések esetében, ahol nem sikerült a megfelelő szakos ellátottságot biztosítani a kardinális tantárgyak tekintetében. A tankerületi rendszer nagy előnye az átjárhatóság, lehetővé téve azt, hogy az „utazó” pedagógusok több iskolában is órát adjanak, orvosolva ezt a problémát. Manapság már nem jellemző az, hogy a tanórát nem a megfelelő végzettséggel rendelkező pedagógus tartsa meg, ezzel jobb helyzetbe kerültek a „kisiskolák” még megmaradt diákjai. Persze nagy jelentősége volt a 2013-ban bevezetésre került pedagógus-életpályamodellnek is, amely talán vonzóvá tette a pedagógus szakmát, hiszen ekkora már jelentősen lecsökkent annak a presztízse, jellemzővé vált a pálya elhagyása. Az életpályamodell egy kiszámítható rendszert teremtett a pedagógusok számára, akár a béreket nézzük, akár a bevezetésre kerülő minősítési rendszert vagy a továbbképzési lehetőségeket.

A köznevelésről szóló 2011. évi CXCV. törvény 2. § (3) bekezdése szerint jelenleg a köznevelés piacán jelen vannak az államon kívül még az egyházi jogi személyek, vallási egyesületek, más személyek és szervezetek, valamint a nemzetiségi önkormányzatok.

A köznevelési törvény szerint az állam feladata a köznevelési feladatok ellátása, így köteles azt finanszírozni is. Ezt akkor is megteszi, ha egyház végzi ezen feladatot. Az állam tanulói létszámra biztosítja a támogatást, melynek (kiegészítéssel) megegyező a mértéke a tankerület részére jóváhagyott támogatással. Tehát tévhit az, miszerint az egyházi iskolákat az állam kiemelten támogatja, erről már több tanulmány is foglalkozott.

Mégis az egyházi iskolákban jobb körülmények vannak, mondja ezt sok szülő, s bizonyítja ezt az is, hogy az utóbbi években egyre többen íratják gyermeküket egyházi iskolába. Valószínűleg ez így is van, hiszen az egyház nem csak az állami támogatást tud bevonni az oktatásba, hanem más forrást is.<sup>3</sup> Meglátásom szerint nagyon nehéz visszafordítani azt a folyamatot, - amely még a 2010-es években vagy még korábban elindult - miszerint a gyermekeket nem mindenki a helyi iskolába íratja be, pedig azok a problémák, amelyek miatt ez elkezdődött már nem állnak fenn. Ennek az a következménye, hogy jelenleg az egyházi, magán, vagy alapítványi iskolák akaraton kívül szegregálnak, hiszen a jobb képességű gyermekek nagy többségét oda íratják a szülei, szinte már versengve, míg ebből kifolyólag a helyi iskolákban, több településen, a gyengébb képességű tanulók maradnak. Sajnos ez egy olyan spirál, amelynek nehéz véget vetni, hiszen, ha egy osztályban van tíz jó képességű gyermek, abból ötöt egyházi vagy más fenntartású iskolába íratnak, a többi szülő is elgondolkodik, hogy elvigye gyermekét. Összességében tehát az látható, hogy nagyobb presztízsűek a nem állami fenntartású iskolák, főleg az egyházi iskolák.

#### **4. Mások, hogy csinálják? Egy kis kitekintés Finnországba...**

Azt hiszem, hogy a finn oktatás színvonaláról, a kiváló oktatási rendszerükről már mindenki hallott. De mitől is olyan kiváló? Ilyen például a pedagógusi pályára való alkalmasság vizsgálata és a pedagógusok magas szintű képzése, vagy a pedagógusok magas autonómiája. De én most az intézményfenntartás oldaláról voltam kíváncsi. Finnországban az iskolafenntartók a helyi önkormányzatok, így a gyerekek a lakhelyükhöz legközelebbi iskolába járhatnak. De jelen vannak a piacon más szervezetek, alapítványok és állami vállalatok is. Finnországban is megfigyelhető az a tendencia, miszerint többen inkább magániskolába szeretnék íratni gyermeküket mivel ott olyan plusz szolgáltatást kapnak gyermekeik, amelyet az önkormányzati iskola nem tud

---

<sup>3</sup> Jordán Zsuzsanna: Az állami és egyházi fenntartású iskolák finanszírozásáról <https://folyoiratok.oh.gov.hu/uj-kozneveles/az-allami-es-egyhazi-fenntartasu-iskolak-finanszirozasarol> (letöltés dátuma: 2021. november 26.)

biztosítani számukra. A fenntartó folyamatos információval rendelkezik az intézményi oktatásról.<sup>4</sup>

\*\*\*

Visszakanyarodva hazánk esetére, azt gondolom, hogy az állam tiszta egyértelmű viszonyokat teremtett a közoktatásban. Nagyon jónak tartom a jelenlegi rendszerben azt, hogy a Tankerület komoly szakmai felügyeletet jelent a helyi oktatásban, míg ez az önkormányzati fenntartás idején szakember hiányában nem volt a megfelelő.

Azzal, hogy az oktatás államosításra került, egyenlő esélyeket kaptak a szegényebb és a gazdagabb településen élő gyermekek is azonos színvonalú oktatásra. Igaz, hogy 2012. előtt is finanszírozta az állam az oktatást, normatív támogatás formájában, az azonban sok esetben nem fedezte az összes fenntartással járó költségeket, kiegészítésre szorultak, melynek csak a fenntartó lehetőségei szabtak határt. Ezért jelentős különbségek jelentkeztek az iskolák között. Ezek a különbségek egyre inkább kiegyenlítődték az elmúlt években. Véleményem szerint gazdaságosabbá vált az iskolák fenntartása. Éppen ezen indokok miatt, az elmúlt nyolc évben kialakított oktatási feladatellátási struktúra változtatását nem tartom indokoltnak. Annál is inkább, mert bár állami kézbe kerültek az iskolák, de a felhasználónak (szülőnek) lehetőséget biztosít a szabad iskolaválasztásra. Az már csak elvi kérdés, hogy az állami és a magán/egyházi iskolák közötti minőségbeli, finanszírozási szakadék hosszútávon hova vezethet, mindenesetre az állami iskolák közötti egyenlőtlenségek feloldásra kerültek.

### **Források jegyzéke:**

- Hausmann Péter (2009): *Bevezetés a közgazdaságtanba*. Pécsi Tudományegyetem Közgazdasági Kar, Pécs, 107.
- Jordán Zsuzsanna: Az állami és egyházi fenntartású iskolák finanszírozásáról <https://folyoiratok.oh.gov.hu/uj-kozneveles/az-allami-es-egyhazi-fenntartasu-iskolak-finanszirozasarol> (letöltés dátuma: 2021. november 26.)
- Németh Szilvia: Tényekre alapozott oktatás egy finn integrált nevelést folytató alsó-középfokú intézményben, 2011. <http://www.tarki-tudok.hu> (letöltés dátuma: 2021. november 26.) 10. oldal

---

<sup>4</sup> Németh Szilvia: Tényekre alapozott oktatás egy finn integrált nevelést folytató alsó-középfokú intézményben, 2011. <http://www.tarki-tudok.hu> (letöltés dátuma: 2021. november 26.) 10. oldal



# A NAGYEMBER ÉS A VÍRUS\*

*Józsa Zoltán*<sup>1</sup>

A 19. század második felében az amerikai iparvállalatok alacsony hatékonyságának az egyik okát egy gyakorló mérnök – F. W. Taylor, akit nem mellesleg a tudományos munkaszervezés atyjaként tartanak számon – a nem megfelelő szervezési, vezetési, irányítási módszerekre vezette vissza. A korabeli tulajdonosok rendszerint megfelelő szakmai ismeretek és felkészültség híján, szemmérték, egyéni képességük és belátásuk alapján próbálták a gazdasági szervezetekből a legtöbbet kicsikarni. Rendszerint sikertelenül.

A nagyember típusú vezetők ideje lejárt – ismerte fel kísérletei nyomán Taylor, majd fogalmazta meg javaslatait a Tudományos vezetés alapelvei című munkájában. Ebben kiemelte, hogy az átlagemberek jól megszervezett csoportjával egyetlen nagyember típusú vezető sem veheti fel a versenyt. Az ipari üzemekben a vezetés professzionalizálódása, az ágazati és a funkcionális feladatok elválasztása, valamint a végrehajtók érdekeltiségének megteremtése látványos hatékonyságnövekedést eredményezett, s egyben iránymutatásul szolgált a jövő számára.

A modern állam gépezete sem nélkülözheti azokat a szervezési, vezetési, irányítási módszereket és tapasztalatokat, melyek más társadalmi alrendszerekben (gazdaság, kultúra, oktatás stb.) már elfogadottá váltak. Különösen igaz ez nagyobb társadalmi kataklizmák idején, amikor a különböző intézményeknek, s azok vezetőinek szokatlan, rendhagyó kihívással kell, hogy szembe nézzenek.

Legyen szó bármilyen természeti vagy társadalmi katasztrófáról (gazdasági válság, klímaváltozás, járvány stb.) a helyzet rendkívülisége kibillentí a megszokás, a rutin reflexszerű gyakorlatát, s új válaszokat, reakciókat követel a probléma kezelésére, megnyugtató megoldására. Ez az a kivételes pillanat, amikor éles fény vetül a szavak és tettek, az ígéreték és a valóság távolságára. Cselekedni kell, itt és most.

Az egyes társadalmi alrendszereknek (gazdaság, egészségügy, oktatás, jog stb.) eltérőek a jellemzői, a sajátosságai, így értelemszerűen eltérő kezelési módokat igényelnek, és az aktuális problémákra adott válaszok is különbözőek. A gazdasági szereplők átmeneti veszteségeinek a kompenzálása éppúgy az eszköztár része lehet, mint a szociálpolitikai támogatások bővítése vagy az oktatási, kulturális szféra működési feltételeinek új alapokra helyezése.

A politika, s annak leghatékonyabb eszköze a jogalkotás, a célok meghatározásával, s a szükséges feltételrendszer biztosításával fontos tényező a

---

\* DOI 10.21867/KjK/2022.1.2.

<sup>1</sup>Dr. Józsa Zoltán, Ph. D. habil

különböző mechanizmusok fenntartásában, s ha kell, működésük dinamizálásában. Mindez azonban nemcsak nem elég, de nem is biztos, hogy minden esetben célravezető. Merő illúzió volna azt feltételezni, hogy a vészhelyzet idején alkotott jogszabályok – legyenek azok bármilyen tökéletesek is – automatikusan a kívánt magatartást idézik elő. A társadalom értékrendje, a hétköznapi szokások és gyakorlatok, kevésbé látható, de ténylegesen érvényesülő rendje az, ami meghatározó.

Az intézményi gyakorlatok valódi vizsgájának az eredményét, a bizonyítványt ugyanis a mindennapi tapasztalat állítja ki. A válsághelyzetben is jól működő gazdaság, munkaerőpiac, egészségügy, rugalmas közoktatás, a színvonalat folyamatosan fenntartani képes közszolgáltatás végső soron az átlagemberek elkötelezettségének és jól megszervezett tevékenységének, s a tevékenységek összhangjának eredménye, nem pusztán a nagyember érdeme.

A sokszor megtévesztő látszattal szemben a működőképesség végső soron nem a vezető döntéseinek következménye, hanem sokkal inkább a társadalmi szerkezet alapegységeit alkotó struktúrák (egyén, család, közösségek, intézmények stb.) szilárdságának, kohéziójának, kooperációjának a következménye.

Mindez nem jelenti a rendkívüli helyzetben a határozott, felkészült, konzekvens vezetés és irányítás szükségtelenségét. Ellenkezőleg. A politikai, szakmai vezetés, irányítás mintaadó, mértékadó szerepe vitathatatlan. Azonban a kötelező normák, szabályok – legyenek azok országosak, vagy helyiek – áthágása, és negligálása demoralizálóbb hatású, mint a veszélyhelyzet bagatellizálása. A személyre, esetre tekintett nélkül nem tolerált normaszegés éppoly beszédes üzenet, mint a kedvezményezettek szűkebb-tágabb körének a társadalmi normák fölé helyezése.

Ahhoz, hogy a jövőben magunk mögött hagyjuk a vezérelvű idealizmus meglehetősen törekeny ideáját világossá kell tenni, hogy csak a szerves társadalomfejlődés révén létrejött és megszilárdult intézmények állják ki a szakítópróbát – legyen az bármilyen természetű is – melynek magját a felvilágosult, képzett, autonóm polgárok és azok közösségei alkotják.

A történelmi determinációk szorításából kilépni csak felemás módon tudó társadalmak újra és újra a paternalista, etatista államhoz igazítják a reakciókat, félénken pillantva felfelé, várva a leereszkedő jóváhagyást vagy a helyreigazító büntetést. Éppígy a fejlődésben megrekedt, korlátok közé szorított helyi autonómiák is keresik az igazodási pontokat, változatos túlélési, fennmaradási taktikákat alkalmazva. Mindhiába. Az útfüggőség visszahúzó ereje csak korlátozott alternatívákat kínál, a jövőkép nemcsak hiányzik, de körvonalai is homályosak.

\*\*\*

Félő, hogy a vírus továbbra sem ad majd előzetes tájékoztatást a szándékairól. Még a nagyembernek sem. Így a munka dandárja továbbra is az

átlagemberek jól megszervezett csoportjára, a társadalom alapszövetét, szerkezetét alkotó struktúrákra marad. Mindez azt jelenti, hogy ezek stabil érték és normarendje, szilárdsága, rugalmas alkalmazkodása és megújulása a sikeres túlélés titka.

Miközben a világ nem lebecsülhető részén a helyi közösségek, igények, értékek újrafelfedezése zajlik megtalálva a maguk természetes kifejeződési formáit, középpontban az emberrel, errefelé láthatatlan, de nagyon is valóságos határfalak közé szorítva ismét fellobbant az avított, fojtogató láng. Pedig már egyszer eloltották.

# STOP! SHOP? KÉRDÉSEK ÉS VÁLASZOK AZ ÜZEMANYAGOK HATÓSÁGI ÁRMAXIMALIZÁLÁSA KÖRÜL\*

*Pella Sebestyén Márk<sup>1</sup>*

*A hetekben megugrott a kőolaj világpiacon, stabilan beállt egy hordó Brent olaj ára 90 dollár fölé, a napokban már a 96 dollárt is elérte az olaj hordónkénti ára, ezt részben az orosz-ukrán konfliktus, részben az Irán elleni szankciók okozzák, valamint közrejátszik az is, hogy az OPEC nem emelte a megállapodásoknak megfelelő szintre a kőolaj kitermelését. A piaci árak elszabadulásának korlátozása érdekében Magyarország Kormánya egy speciális piaci beavatkozás, árplafon bevezetése mellett döntött 2021. novemberében, mely 2022. május 15-ig továbbra is fennáll. Kérdésként merül fel, hogy e szabályozási, jogalkotási eszköz milyen hatással lehet a piaci folyamatokra?*

## **1. Bevezetés**

Magyarországon a Kormány 2021. november 15-től 2022. február 15-ig, tehát első körben 3 hónapra, majd február 12-én bejelentette, hogy további 3 hónapra, május 15-ig befagyasztja a 95-ös benzint és gázolaj árát, 480 Ft/liter áron maximalizálta a piaci árakat, miközben a becslések szerint a 95-ös benzint ára jelenleg 515-520 Ft/liter lenne, a gázolajé pedig 530 Ft/liter körül mozogna, amit a fentebb említett nemzetközi események eredményeznek. Ez a rendelkezés a 624/2021. (XI.11) Kormányrendeletben jelent meg, a rendelet 2021. november 15-én lépett hatályba. Az üzemanyag árakon kívül megjegyzendő, hogy a Kormány hatósági ármaximumot vezetett be pár alapvető élelmiszerre is.

Ezekből kiindulva vizsgáljuk meg, hogy milyen közgazdaságtani szempontokra, illetve jogi alapokra támaszkodva avatkozhat be az állam a piaci árak alakulásába, és ezzel milyen további hatásokat generál.

## **2. Szabályozási kérdések**

Az általános közgazdaságtani elvek szerint az állam beavatkozásánál a piaci árakba figyelembe kell venni a kereslet-kínálatot, valamint a költségeket és a vevők fizetőképességét.<sup>2</sup> Ez persze a gyakorlatban számos kérdést vet fel. A koronavírus első hullámai következtében megtorpant a kereslet az üzemanyagokra, hisz az emberek a lezárások miatt nem tudtak és/vagy nem is akartak annyit utazni. A kínálatra már a bevezetésben említett jelenlegi

---

\* DOI 10.21867/KjK/2022.1.3.

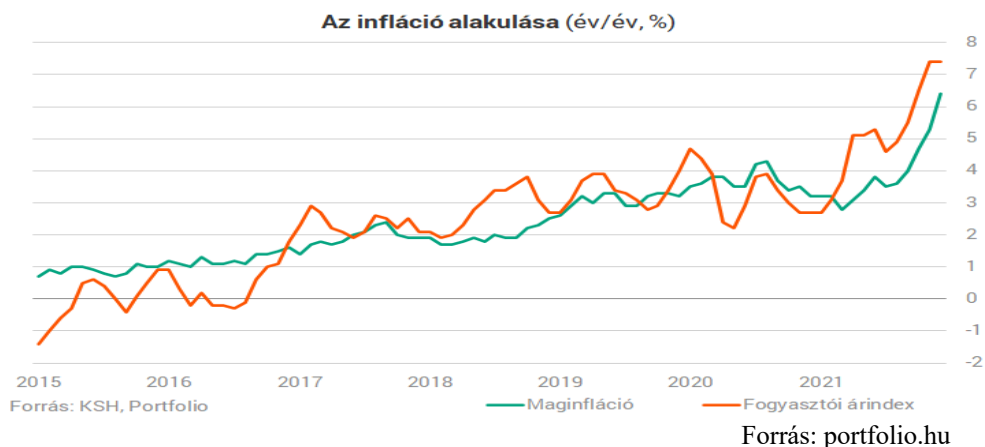
<sup>1</sup> Pella Sebestyén Márk, joghallgató, DE ÁJK

<sup>2</sup>Farkasné Fekete Mária – Molnár József (2007): *Közgazdaságtan I.* Debrecen, DE AMTC AVK

tényezők, illetve egyéb helyzetek is hatással lehetnek, ilyen például a nemrégiben az Egyesült Királyságban tapasztalt helyzet, amikor is a Brexit következtében akadozott a benzinkutak ellátása megfelelő mennyiségű üzemanyaggal. A költségek növekedése természetesen az olaj világgpiaci árának változásával áll összefüggésben, ennek köszönhetően változik leggyakrabban az ár. A vevők fizetőképességénél természetesen ismételtelen utalni kell a nemrégiben történt lezárásokra, amikor sok ember veszítette el munkáját, és sokan kerültek bizonytalan helyzetbe, bár a munkanélküliség már stabilizálódott, a KSH 2021. decemberi adatai alapján jelenleg 3,7% volt a munkanélküliségi ráta. A fizetőképességre kihatással van az infláció is, ami jelenleg általánosan is nagyon magas szinten, 5,1% áll, azonban az üzemanyagok áránál ennél is magasabb, 9,6%-os inflációt tapasztalhatunk, a Központi Statisztikai Hivatal információi alapján. Idén sem fényesebb eddig a helyzet, a KSH friss adatai alapján 2022. januárjában a tavaly januári adatokhoz képest átlagosan 7,9%-al nőttek a fogyasztói árak, és ez még semmi az üzemanyagéhoz képest, amelyek 22,5 %-al drágábbak az előző év januárjához képest.<sup>3</sup>

1. ábra

### Az infláció alakulása Magyarországon 2015-2021



Ezek alapján talán kijelenthető, hogy az átlagembernek nem kis segítség az alap üzemanyag árának maximalizálása, a hatósági ár bevezetése. Azonban nézzük meg mikor és hogyan avatkozhat az állam a piaci folyamatokba, ezen belül is az árak alakulásába, pontosabban az adott helyzetben az árak alakításába.

<sup>3</sup> [https://www.ksh.hu/stadat\\_files/ara/hu/ara0002.html](https://www.ksh.hu/stadat_files/ara/hu/ara0002.html) (letöltés dátuma: 2022. június 5.)

Vannak olyan területek, ahol egyenesen muszáj az államnak beavatkoznia, hiszen maga a piac nem képes megfelelően szabályozni bizonyos folyamatokat. Ilyen területek a közjavak előállítás, üzemeltetése (ezek mindenkinek rendelkezésre állnak, pl.: közvilágítás, közparkok), vagy a természetes monopóliumok szabályozása (tökéletlen a verseny, mivel többnyire csak egy szolgáltató van a piacon, pl.: vezetékes gázszolgáltatás).

Miután a vásárlók „szemszögéből” már véleményeztük, hogy számukra kedvező a 480 Ft/liter ár, nézzük meg a törvény rendelkezései és statisztikák alapján a benzinkutak szempontjából a helyzetet.

A rendszerváltáskor felismerték, hogy a piacgazdaságnak megvannak a maga „veszélyei”, ennek köszönhetően alkották meg az árak megállapításáról szóló 1990. évi LXXXVII. törvényt.

Kiemelendő itt a törvény szövegéből a következő rendelkezés: „8. § (1) A legmagasabb árat – a (2) bekezdésben szabályozott kivétellel – úgy kell megállapítani, hogy a hatékonyan működő vállalkozó ráfordításaira és a működéséhez szükséges nyereségre fedezetet biztosítson, tekintettel az elvonásokra és a támogatásokra is.”<sup>4</sup>

A rendelkezésből kiindulva látható, hogy egyáltalán nem egyszerű a helyzet, tekintve, hogy az üzemanyag árainál – mint már említettük – az olaj világpiacon befolyásolja, ami mondhatni napról napra változik, változhat. Kérdésként merül fel tehát, hogy mennyire mondható jogszerűnek az a rendelkezés, miszerint, ha egy benzinkút nem tudja a meghatározott áron szolgáltatni az üzemanyagot, akkor a benzinkút üzemeltetése átkerül ahhoz, aki korábban jelezte, hogy ilyen feltételek mellett is üzemeltetné azt. A 626/2021. (XI.13.) Kormányrendelet szólt az üzemanyagok hatósági áras forgalmazásáról, azonban ebben nem található semmilyen olyan részlet, amiből következne, hogy valamilyen támogatást kapnának azon időszakokra a benzinkutak, ameddig az árstopot fenntartják, maradna tehát az a megoldás, hogy az elvonásokat csökkenti az állam a meghatározott időtartamra.

Véleményem szerint az lehetne a korrekt megoldás, ha a befagyasztott ár mellett az állam az árstop idejére 10–15 Ft adóelvonást „elengedne” literenként, vagyis csökkenthetnék az üzemanyag áfáját, hiszen így részben terhelné csak a kiesett bevétel a benzinkutakat, részben ugyan úgy a vásárlók fizetnék azt meg, csak nem közvetlenül, hanem közvetve, azzal az adóval, amit amúgy is megfizetnek az emberek az üzemanyag megvásárlásakor. Tehát ezzel a megoldással lényegében egy hármass felosztás következne be, részben a vásárlók, akik az benzin árba belekalkulált adót továbbra is hiánytalanul fizetik, részben pedig az állam csökkenti az elvont adóit, a benzinkutak pedig viselik a kiesett bevételt, így mindenkire kerül „teher”, ellentétben a jelenlegi helyzettel.

---

<sup>4</sup> 1990. évi LXXXVII. törvény

### 3. Az üzemanyag árának összetevői

Az előzőek felvetik a kérdést, hogyan is tevődik össze az üzemanyag ára, hogyan lehetne ezt egyáltalán megvalósítani?

A hazai üzemanyag ára a termelési árból, a jövedéki adóból, az ÁFA-ból, készletezési díjból, valamint az kiskereskedelmi- és nagykereskedelmi árrésből áll.<sup>5</sup> A jövedéki adó literenként nagyjából 120 Ft a benzinnél, a gázolajé 110 Ft/liter körül mozog (a világpiaci ár alakulásához képest változhat az adó mértéke). Az ÁFA szempontjából a legmagasabb 27%-os kulcs alá tartozik, tehát a befagyasztott árnál ez literenként 129,6 Forintot jelent. Az adószuverenitásból következőleg az ÁFÁ-t minden uniós tagország saját hatáskörében állapíthatja meg, mely hazánkban a legmagasabb, utánunk Horvátország, Dánia és Svédország áll, náluk 25%-os az ÁFA mértéke, míg a legalacsonyabb ÁFA kulcsot Luxemburgban alkalmazza, itt 17% az általános forgalmi adó.<sup>6</sup> A készletezési díj mértékéről nemrég döntött a Magyar Szénhidrogén részletező Szövetség, megmarad a korábbi, 4 Ft/ liter összeg. Mint látható, a 480 Ft/ liter hatósági árnál már 253,6 Forintot tesznek ki az adók és díjak, tehát több mint az ár felét. A fennmaradó rész 226,4 Ft, azonban nem az árrés a benzinkutakon, hiszen ebben még a termelési ár, a nagykereskedelmi- és kiskereskedelmi árak is benne kellene lennie, és akkor még nem beszéltünk a benzinkutak működési költségéről, amit a bevételből kellene fedezni. Fontos megjegyezni, hogy az üzemanyagokat terhelő jövedéki adó csökkentése jelenleg nem reális lehetőség, hiszen a 2003/96/EK irányelv<sup>7</sup> által megállapított minimumértéket jelenleg sem éri el a hatályos magyar szabályozás. Ez a minimum a benzin esetében 359 EUR/ ezer liter, gázolaj esetében 330 EUR/ezer liter, tehát a benzinnél literenként 128 Ft/liter, a gázolajnál 117,8 Ft/ liter kellene, hogy legyen a jövedéki adó, azonban hazánkban ezen összegek alacsonyabbak az elvárt uniós szintől, mint ezt az alábbiakból kiderül.

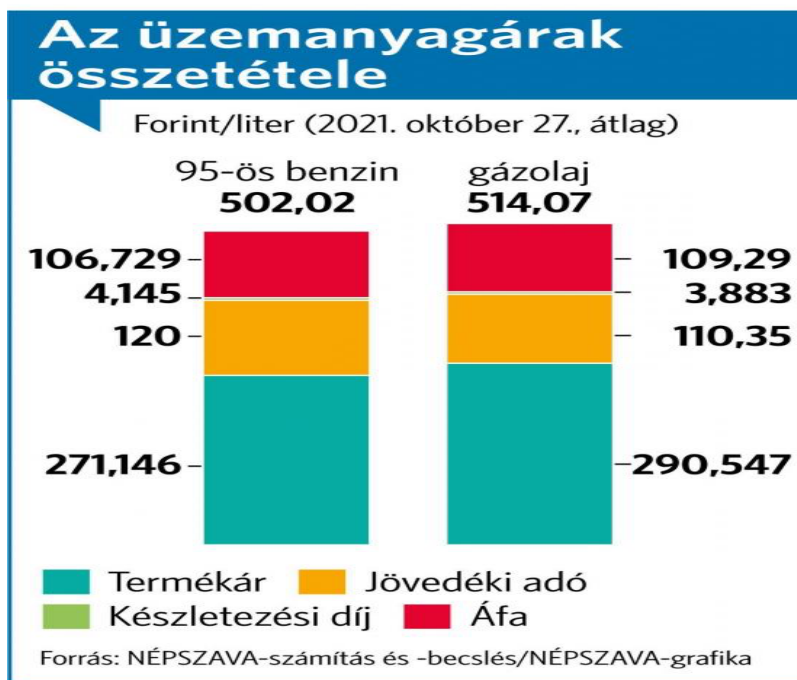
---

<sup>5</sup> <https://danubecapital.hu/blog/miert-nem-lehet-100-forintert-tankolni-az-uzemanyagok-adotartalma/> (letöltés dátuma: 2022. június 6.)

<sup>6</sup> [https://europa.eu/youreurope/business/taxation/vat/vat-rules-rates/index\\_hu.htm](https://europa.eu/youreurope/business/taxation/vat/vat-rules-rates/index_hu.htm) (letöltés dátuma: 2022. június 5.)

<sup>7</sup> A Tanács 2003/96/EK irányelve (2003. október 27.) az energiatermékek és a villamos energia közösségi adózatási keretének átszervezéséről. HL L 283., 2003.10.31., 51–70.

## Az üzemanyagárak összetétele



Forrás: [https://nepszava.hu/3136111\\_nincs-a-legolcsobbak-kozott-az-uzemanyag](https://nepszava.hu/3136111_nincs-a-legolcsobbak-kozott-az-uzemanyag)

Nézzük meg, ha a „pozitív” forgatókönyvvel számolnánk, mennyi nyereségtől esnének el a kutak, a tavalyi Magyarországi üzemanyag fogyasztás alapján. Azért pozitív ez a verzió, mert a valóságban már a gázolaj beszerzési ára meghaladja, a benziné közelíti a hatósági árat.

2021-ben 1.132.297.875 Liter 95-ös benzint tankoltak Magyarországon. Mivel az árstop a meghosszabbítással 6 hónapig fog tartani (előreláthatóan) vegyük ennek a felét, tehát 566.148.937,5 Liter egy fél éves benzinfogyasztás. Ezen időszak alatt nem volt mindig ilyen magasan az üzemanyagok ára, de folyamatosan nő számoljunk az egész időszakra vonatkozóan átlagosan 512 Ft/liter árral, a hatósági árhoz viszonyítva tehát 32 Ft/liter az eltérés. Ebből látszik, hogy csak a 95-ös benzinnél 18 116 766 000 Ft a kiesés.

Alap Gázolajból 2 083 251 407 litert tankoltak el, tehát egy félévben 1 041 625 703,5 litert. Becslések szerint a gázolaj ára jelenleg 530 Ft/liter körül mozogna jelenleg, de mint említettem nem volt az egész időszakban ilyen magas a világpiaci ár, így számoljunk 520 Ft/liter adattal, így a különbség itt 40 Ft/ liter. Ebből következik, hogy itt a különbség 41 665 028 140 Ft.<sup>8</sup>

<sup>8</sup> <http://petroleum.hu/dokumentumok/uzemanyag-statisztikak/> (letöltés dátuma: 2022. június 7.)



Összegezve tehát 59 781 794 140 Ft hozzávetőlegesen az az összeg, ami kiesik az üzemanyagpiacról a hatósági ár alkalmazásával. Szerintem belátható, hogy nem teljesen racionális ezt egészben a benzinkutakra terhelni, hiszen itt nem csak arról van szó, hogy a gazdag (extra profitra szert tevő) benzinkutasok kevesebbet tehetnek zsebre, hanem már veszteségesen kell árusítaniuk minden támogatás nélkül az üzemanyagot, ami hatással lehet a piac egészére. Létszámsökkentéshez vezethet a személyzetben, korlátozhatják az egyszerre tankolható mennyiséget (mint ezt már pár kút alkalmazza is), és még ki tudja milyen lépéseket láthatunk, hiszen hátra van legalább 3 hónap az üzemanyagok hatósági árából.

### **Források jegyzéke:**

- Farkasné Fekete Mária – Molnár József (2007): *Közgazdaságtan I.* Debrecen, DE AMTC AVK
- A Tanács 2003/96/EK irányelve (2003. október 27.) az energiatermékek és a villamos energia közösségi adóztatási keretének átszervezéséről. HL L 283., 2003.10.31., 51–70.
- A Tanács 2003/96/EK irányelve (2003. október 27.) az energiatermékek és a villamos energia közösségi adóztatási keretének átszervezéséről. HL L 283., 2003.10.31., 51–70.
- 1990. évi LXXXVII. törvény. az árak megállapításáról
- 624/2021. (XI. 11.) Korm. rendelet az árak megállapításáról szóló 1990. évi LXXXVII. törvény veszélyhelyzet ideje alatt történő eltérő alkalmazásáról
- 626/2021. (XI. 13.) Korm. rendelet az üzemanyagok hatósági áras forgalmazására vonatkozó részletes szabályokról
- <https://danubecapital.hu/blog/miert-nem-lehet-100-forintert-tankolni-az-uzemanyagok-adotartalma/> (letöltés dátuma: 2022. június 6.)
- [https://europa.eu/youreurope/business/taxation/vat/vat-rules-rates/index\\_hu.htm](https://europa.eu/youreurope/business/taxation/vat/vat-rules-rates/index_hu.htm) (letöltés dátuma: 2022. június 5.)
- <http://petroleum.hu/dokumentumok/uzemanyag-statisztikak/> (letöltés dátuma: 2022. június 7.)
- [https://www.ksh.hu/stadat\\_files/ara/hu/ara0002.html](https://www.ksh.hu/stadat_files/ara/hu/ara0002.html) (letöltés dátuma: 2022. június 5.)

# GONDOLATOK A 2022-ES ÉGHAJLATVÉDELMI, ENERGETIKAI ÉS KÖRNYEZETVÉDELMI ÁLLAMI TÁMOGATÁSOKRÓL SZÓLÓ ÚJ IRÁNYMUTATÁSRÓL\*

*Széles Krisztina<sup>1</sup>*

*Az Európai Unióban egyre hangsúlyosabbak a környezetvédelmi és fenntarthatósági szempontok, melyek áthatják a versenyjog szigorú szabályait is. Ennek megfelelően az Európai Bizottság már 2001-ben<sup>2</sup> és 2008-ban<sup>3</sup> is közzétett egy-egy iránymutatást a környezetvédelem állami támogatásáról. A 2014-es iránymutatás ezekre épít, miközben kibővült az energiaszektorra irányadó rendelkezésekkel is.<sup>4</sup> Ez a dokumentum rögzítette a bizottsági gyakorlat legfontosabb pontjait, illetve összegezte azokat a feltételeket, melyek teljesülése esetén a tagállami intézkedés a belső piaccal összeegyeztethető. A Bizottság szerint ugyan a 2014-es iránymutatás jól működik, és általánosságban megfelel a célnak, de úgy véli, hogy néhány „célzott kiigazítás” szükségessé vált.*

*A jelenlegi felülvizsgálattal a Bizottság a 2014-es iránymutatás egyes rendelkezéseinek egyszerűsítésére és frissítésére, valamint hatályuk kiterjesztésére törekszik. Az alapvető cél annak biztosítása, hogy az állami támogatások hatékonyan szolgálhassák az éghajlat- és környezetvédelem javítását, úgy, hogy közben nem torzítják a versenyt vagy az egységes piac integritását. Ennek jegyében 2022-ben egy új éghajlatvédelmi, energetikai és környezetvédelmi állami támogatásokról szóló iránymutatás<sup>5</sup> lépett a 2014-es helyébe. A Bizottság az új iránymutatással összhangot kíván teremteni az európai zöld megállapodásban meghatározott uniós célkitűzésekkel és célszámokkal, valamint az energetika és a környezetvédelem területén lezajlott szabályozási reformokkal, miközben az éghajlatvédelem területére is kiterjeszti a soft law alkalmazási körét.*

---

\* DOI 10.21867/KjK/2022.1.4.

<sup>1</sup> Dr. Széles Krisztina, PhD hallgató, Debreceni Egyetem, Marton Géza Állam és Jogtudományi Doktori Iskola.

<sup>2</sup> Közösségi iránymutatás a környezetvédelem állami támogatásáról. HL C 37., 2001.2.3., 3–15.

<sup>3</sup> Közösségi iránymutatás a környezetvédelem állami támogatásáról. HL C 82., 2008.04.01., 1–33.

<sup>4</sup> A Bizottság közleménye – Iránymutatás a 2014–2020 közötti időszakban nyújtott környezetvédelmi és energetikai állami támogatásokról. HL C 200., 2014. 06. 28. 1–55.

<sup>5</sup> A Bizottság közleménye – 2022. évi iránymutatás az éghajlatvédelmi, a környezetvédelmi és energetikai állami támogatásokról. HL C 80., 2022.2.18., 1–89.

## 1. A 2022-es iránymutatás főbb elemei<sup>6</sup>

Az iránymutatás kiterjeszti a tagállamok által támogatható beruházások és technológiák körét. A Bizottság célja, hogy minden olyan technológia támogatható legyen, amely hozzájárul az európai zöld megállapodás megvalósításához. Az iránymutatás éppen ezért jó néhány, a zöld megállapodás szempontjából releváns terület támogatását lehetővé teszi. Így az iránymutatás új és aktualizált szakaszokat is magába foglal az üvegházhatású gázoktól eltérő egyéb szennyezések – többek között a zajszennyezés – megelőzéséhez vagy csökkentéséhez, az erőforrás-hatékonysághoz és a körkörös gazdasághoz, a biológiai sokféleséghez és a környezeti károk helyreállításához nyújtott támogatásról. Ezen túlmenően az új iránymutatás külön szakaszokban rögzíti az olyan kiemelt területekre irányuló beruházások ösztönzését, mint az épületek energiahatékonysága és az összes közlekedési módra kiterjedő tiszta mobilitás.

A Bizottság megreformálta az energiaigényes felhasználókra kivetett villamosenergia-illetékek csökkentésére vonatkozó korábbi szabályokat. A Bizottság célja, hogy minimalizálja annak a veszélyét, hogy ezen illetékek miatt egyes szektorokban a tevékenységek olyan helyekre települjenek át, ahol nincsenek, vagy az uniós követelményeknek kevésbé megfelelőek a környezetvédelmi szabályok. Az új iránymutatás az Unió éghajlatvédelmi dekarbonizációs törekvéseire tekintettel a dekarbonizációt és a szociálpolitikát finanszírozó összes illeték vonatkozásában módosította a csökkentés eddigi szabályait.

Az új iránymutatás ágazati szinten objektív mutatókkal racionalizálta a támogatható ágazatok számát annak érdekében, hogy a tagállamok az egyenlő versenyfeltételeket biztosítani tudják. A Bizottság szerint a korábbi szabályok felülvizsgálatára azért is volt szükség, hogy ösztönzőbb legyen az érintett vállalatok fokozatos dekarbonizációja, többek között az illetékek csökkentése és a kedvezményezettek szénlábnyomuk csökkentésére tett kötelezettségvállalásainak összekapcsolása révén.

Az éghajlatvédelmi, környezetvédelmi és energetikai állami támogatásokról szóló iránymutatás különböző biztosítékokkal igyekszik garantálni, hogy a támogatást ténylegesen ott nyújtsák, ahol arra az éghajlat- és környezetvédelem javításához szükség van, valamint, hogy a támogatás a környezetvédelmi célok eléréséhez szükséges mértéket ne lépje túl, és ne torzítsa a versenyt vagy a belső piac integritását. Ennek keretében az iránymutatás például növeli az érdekelt felek részvételét a nagy összegű támogatási intézkedések megtervezésében

---

<sup>6</sup>A kiemelések a Bizottság 2021. december 21-ei sajtóközleménye alapján történtek. (Állami támogatás: A Bizottság jóváhagyja az éghajlatvédelmi, környezetvédelmi és energetikai állami támogatásokról szóló új iránymutatást. Sajtóközlemény, Brüsszel, 2021. december 21. A továbbiakban: A Bizottság 2021. december 21-ei sajtóközleménye) A közlemény itt érhető el: [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/hu/ip\\_21\\_6982](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/hu/ip_21_6982) (letöltés dátuma: 2022.február 5.)

azáltal, hogy a tagállamok számára előírja, hogy konzultáljanak az érdekelt felekkel a tervezett beavatkozás főbb pontjairól.

Az új iránymutatás közelíti a környezetvédelem és az energiaügy vonatkozó uniós jogszabályait és szakpolitikáit, többek között a leginkább szennyező tüzelőanyagok támogatásának megszüntetésével. A Bizottság előrevetíti, hogy új földgázberuházások támogatását nem fogja engedélyezni, kivéve, ha a tagállam bizonyítani tudja, hogy a beruházás összeegyeztethető az Unió 2030-ra és 2050-re vonatkozó éghajlat-politikai célkitűzéseivel, és megkönnyíti a szennyezőbb tüzelőanyagokról való átállást anélkül, hogy olyan technológiákat tartana fenn, mely útjában áll a tisztább megoldások bevezetésének. Az új iránymutatás kiegészült a dekarbonizáció elősegítése érdekében a szén-, tőzge- és olajpala-erőművek bezárásához nyújtott támogatások lehetőségével.

## 2. Az összeegyeztethetőségi feltételek változásai

Az iránymutatás tartalmazza a Bizottság értékelési szempontjait, és azokat a feltételeket, melyek érvényesülése esetén az éghajlatváltozás, a környezetvédelem és az energetika területén nyújtott állami támogatások a belső piaccal összeegyeztethetőek. Míg a 2014-es iránymutatás hét pontban sorolta fel az összeegyeztethetőségi kritériumokat, addig az új rendelkezések sokkal részletesebbek lettek és három nagyobb kategóriát állítanak fel. Az iránymutatás megkülönböztet pozitív és negatív feltételeket, valamint egy külön szakaszban rögzíti azt a követelményt, hogy a támogatás általános egyenlege pozitív legyen.<sup>7</sup>

A pozitív feltételek összessége arra irányul, hogy a támogatás segítse elő egy gazdasági tevékenység fejlesztését. Ez megkívánja, hogy azonosítható legyen az elősegített gazdasági tevékenység, illetve a támogatás társadalom egészére gyakorolt pozitív hatásai, és adott esetben relevanciája az Unió konkrét politikáira nézve. Elvárás a támogatás ösztönző hatása, és a vonatkozó uniós jogi rendelkezések tiszteletben tartása.

A negatív feltételek lényegében azt hivatottak biztosítani, hogy a támogatási intézkedés ne befolyásolja hátrányosan a kereskedelmi feltételeket a közös érdekekkel ellentétes mértékben. Az iránymutatás megkülönbözteti a verseny és a kereskedelem torzulásának minimalizálását, valamint a versenyre és a kereskedelemre gyakorolt indokolatlan negatív hatások elkerülését elősegítő feltételeket. Az előbbi a szükségesség, megfelelőség, arányosság és átláthatóság követelményeit foglalja magába.

Az új iránymutatás értelmében a támogatások vizsgálatakor Bizottság mérlegeli a támogatás versenyre és kereskedelemre gyakorolt pozitív és negatív hatásait és csak azokat a támogatási intézkedéseket tekinti a belső piaccal

---

<sup>7</sup> Lásd ezekről az iránymutatás 3.1., 3.2. és 3.3. szakaszát.

összeegyeztethetőnek, melyek pozitív hatásai felülmúlják a negatív hatásait. Ez jelenti a támogatás általános egyenlegének pozitív voltát.

A Bizottság továbbra is legfeljebb 10 éves időtartamra hagyja jóvá az iránymutatás szerinti intézkedéseket, bár ez bizonyos esetekben tovább korlátozható (négy évre vagy rövidebb időtartamra).<sup>8</sup> Ha egy tagállam meg kívánja hosszabbítani az intézkedés időtartamát, újból bejelentheti az intézkedést.

### 3. Az adókedvezmények formájában nyújtható támogatások

A 2014-es iránymutatáshoz hasonlóan a 2022-es is nevesíti az adók vagy az adójellegű illetékek csökkentése formájában nyújtott támogatások lehetőségét.<sup>9</sup> Az adókedvezmények lehetőségéről szóló 4.7. szakasz két alszakaszból áll, amelyek külön logikára épülnek. Az egyik alszakasz azokkal az adókkal vagy illetékekkel foglalkozik, amelyek környezetvédelmi szempontból szankcionálják a káros magatartást, és ezért arra irányulnak, hogy a vállalkozásokat és a fogyasztókat a környezetbarátabb választás felé tereljék. A másik alszakasz értelmében a tagállamok dönthetnek úgy, hogy az adók vagy illetékek célzott csökkentésével ösztönzik a vállalkozásokat magatartásuk megváltoztatására vagy kiigazítására környezetbarátabb projektek vagy tevékenységek révén.

### 4. Esetlegesen problematikus pontok

A Bizottság szerint az iránymutatás egy rugalmas keretet jelent, amely segíti a tagállamokat az európai zöld megállapodásban kitűzött célok célzott és költséghatékony eléréséhez szükséges támogatások biztosításában. A Bizottság azt kívánja elősegíteni, hogy a tagállamok úgy tegyenek eleget az uniós energetikai és éghajlatvédelmi céloknak, hogy közben ez a lehető legkisebb költségekkel járjon az adófizetők számára, és ne torzítsa indokolatlanul a közös piaci versenyt.<sup>10</sup>

A Bizottság bizonyos szempontból valóban növeli a rugalmasságot és egyszerűsít is a korábbi szabályok egy részén (többek között azzal, hogy megszünteti a zöld nagyprojektek egyedi bejelentésére vonatkozó követelményt a Bizottság által korábban jóváhagyott támogatási programok keretében). Ugyanakkor a Bizottság rögzítette, hogy az új szabályok minden intézkedésére alkalmazandók, melyekről az új iránymutatás elfogadása után határoz. A tagállamoknak 2024-re a meglévő támogatási programjaikat *hozzá kell igazítaniuk* az iránymutatás rendelkezéseivel.<sup>11</sup> A „hozzá kell igazítaniuk”

---

<sup>8</sup> Lásd a 76. bekezdést.

<sup>9</sup> Említés szintjén: 16. bekezdés h) pont, részletezve: 4.7. szakasz.

<sup>10</sup> A Bizottság 2021. december 21-ei sajtóközleménye

<sup>11</sup> A Bizottság 2021. december 21-ei sajtóközleménye

kijelentés a soft law szerepe, jogi státusza vonatkozásában problematikus, és tovább növelheti a Bizottság és a soft law szerepe körüli feszültségeket.

Az új iránymutatás megtartja a szakirodalomban kritikával illetett<sup>12</sup> adócsökkentésre vonatkozó 20 %-os minimumszabályt, illetve a korábbi iránymutatás homályos, túl általános fogalmait (pl. „jelentős termelési költségek növekedése” vagy „jelentős értékesítési csökkenés”, „a fogyasztókra nem hárítható költségek”, „jelentős versenyhátrány”) továbbra sem tisztázza.<sup>13</sup>

## 5. Hol a folyamat vége?

A Bizottság közleményében<sup>14</sup> hangsúlyozta, hogy az új iránymutatás a 2014-es iránymutatás értékelésén és egy külső tanácsadók által készített tanulmányon alapul. A Bizottság kiemelte, hogy az iránymutatás elfogadását egy széleskörű konzultáció előzte meg, melynek keretében több mint 700 hozzászólás érkezett. A folyamatban tagállamok, vállalkozói szövetségek, érdekcsoportok, illetve vállalatok, nem kormányzati szervezetek és polgárok is részt vettek. 2020 őszén a Bizottság egy páneurópai vitát is indított arról, hogy hogyan lehetne összhangba hozni a versenyszabályokat és a fenntarthatósági politikákat. A beérkezett hozzászólások ugyancsak hatással voltak az új iránymutatásra. Emellett a Bizottság az iránymutatásba beépítette a saját esetjogi tapasztalatait is.

Az új iránymutatás kidolgozási szakaszában igaz ugyan, hogy a Bizottság többször is konzultált a tagállamokkal, de ez a folyamat továbbra sem szünteti meg a nem kötelező érvényű uniós dokumentumok nem kötelező jogi természete és valós joghatása közötti feszültségeket.

A Bizottság jogbiztonsággal, környezetvédelmi célkitűzéseivel kapcsolatos legújabb törekvései üdvözlésre méltóak, azonban a soft law térnyerése, jogi státuszának kérdése aggodalomra adhat okot a hatáskörmegosztást illetően a tagállamok körében.

A soft law előírásai a Bizottságot kötik, és elvileg a tagállamok számára nem kötelezőek, mégis közvetett módon befolyásolják a tagállami támogatási politikát. Emiatt a tagállamoknak igen erős fenntartásai vannak ezen eszközök alkalmazását illetően, ugyanis úgy vélik, hogy a Bizottság az uniós hatáskörbe tartozó állami támogatások soft law-ja révén belenyúl olyan tagállami politikákba, ahol gyengék a kompetenciái. Tipikusan ilyen az energiapolitika, ami belpolitikai és stratégiai szempontból is kiemelt jelentőségű. Ez alapján az

---

<sup>12</sup>Lásd erről: Mailló, Jerónimo (2017): Balancing Environmental Protection, Competitiveness and Competition: A Critical Assessment of the GBER and the EEAG. *European State Aid Law Quarterly*, Vol. 16., No. 1., pp. 4-10., valamint Pérez Rodríguez, Daniel (2016): Electricity Generation and State Aid: Compatibility Is The Question. *European State Aid Law Quarterly*, Vol. 15., No. 2., pp. 207 - 227, pp. 215-221.

<sup>13</sup> Lásd ezeket a 4.7.1.3.1. (szükségességről szóló) szakasz 302. pontjában, valamint a 4.7.1.3.3. (arányosságról szóló) szakasz 308. pontjában.

<sup>14</sup>A Bizottság 2021. december 21-ei sajtóközleménye

új iránymutatás alkalmazási körének kiszélesítése tovább mélyítheti a Bizottság hatásköri korlátaival kapcsolatos vitákat.

### Források jegyzéke:

- Bartha Ildikó (2003): Az Európai Unió joga és a precedensek In: Badó Attila - Loss Sándor (szerk.): *Betekintés a jogrendszerek világába*. Budapest, Magyarország: Nyitott Könyvműhely Kiadó, 393-410.
- Bartha Ildikó (2008): Az adóintézkedések formájában megvalósuló állami támogatások megítélése a közösségi jogban. *COLLECTIO IURIDICA UNIVERSITATIS DEBRECENIENSIS*, 2008 (7), 57-118.
- Maillo, Jerónimo (2017): Balancing Environmental Protection, Competitiveness and Competition: A Critical Assessment of the GBER and the EEAG. *European State Aid Law Quarterly*, Vol. 16., No. 1., pp. 4-10.
- Pérez Rodríguez, Daniel (2016): Electricity Generation and State Aid: Compatibility Is The Question. *European State Aid Law Quarterly*, Vol. 15., No. 2., pp. 207 - 227, pp. 215-221.
- Közösségi iránymutatás a környezetvédelem állami támogatásáról. HL C 37., 2001.2.3., 3–15.
- Közösségi iránymutatás a környezetvédelem állami támogatásáról. HL C 82., 2008.04.01., 1–33.
- A Bizottság közleménye – Iránymutatás a 2014–2020 közötti időszakban nyújtott környezetvédelmi és energetikai állami támogatásokról. HL C 200., 2014. 06. 28. 1–55.
- A Bizottság közleménye – 2022. évi iránymutatás az éghajlatvédelmi, a környezetvédelmi és energetikai állami támogatásokról. HL C 80., 2022.2.18., 1–89.
- Állami támogatás: A Bizottság jóváhagyja az éghajlatvédelmi, környezetvédelmi és energetikai állami támogatásokról szóló új iránymutatást. Sajtóközlemény, Brüsszel, 2021. december 21. [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/hu/ip\\_21\\_6982](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/hu/ip_21_6982) (letöltés dátuma: 2022.február 5.)

# TELEFONOS APPLIKÁCIÓ OLDHATJA MEG AZ ÉLELMISZER- VESZTESÉG ÉS AZ ÉLELMISZER-PAZARLÁS PROBLÉMÁJÁT?\*

Berezcki Roxána<sup>1</sup>

*Egészségünk megőrzése érdekében elengedhetetlen a megfelelő mennyiségű és minőségű táplálék bevitele, ezért az Európai Unió arra törekszik, hogy élelmiszerrendszerén keresztül friss és egészséges élelmiszereket juttasson el állampolgárai otthonába. Az élelmiszer egy termelési-kereskedelmi láncon keresztül jut el először a termelőtől a feldolgozóhoz, a feldolgozótól a vállalkozáshoz, majd végül a fogyasztó asztalára, a szélesedő kínálat termékei pedig egyre olcsóbbak és könnyebben hozzáférhetőek. Mindez azonban két olyan problémát idéz elő, amelyek az egész világon megfigyelhetők: ezek az élelmiszer-veszteség és az élelmiszer-pazarlás növekedése. A két fogalom akként határozható el egymástól, hogy míg az élelmiszer-veszteség a termelés és feldolgozás során keletkezik, addig az élelmiszer-pazarlás az élelmiszernek a fogyasztó asztalára kerülését követően figyelhető meg.*

## **1. Európai Unió elköteleződés az élelmiszer-veszteség és az élelmiszer-pazarlás elleni küzdelemben**

Az ENSZ Élelmezési és Mezőgazdasági Szervezetének kimutatásai szerint, a világon előállított élelmiszerek egyharmada már azelőtt hulladékká válik, hogy eljutna a fogyasztókhoz, amely veszteségért többségében kártevők, betegségek, időjárási viszonyok vagy a betakarítás során keletkező hibák felelnek. Valójában, a termelési lánc minden egyes szereplőjénél keletkezik kár; a termelőknél és a feldolgozóknál a legkevesebb, a háztartásokban pedig a legtöbb – ez utóbbi a megromlott és megmaradt, nemkívánatos ételekre vezethető vissza.

Az ilyen nagymértékű élelmiszer-veszteség súlyos környezeti problémákat vet fel, hiszen közel másfél millió hektár földterületen olyan élelmiszereket termelnek, amelyek később hulladékká válnak, s így az öntözéshez felhasznált víz is kárba vész. Az élelmiszernek a hulladéktelepen történő landolása során keletkező üvegházhatású gázok szintén negatív hatást fejtenek ki, a globális felmelegedést gyorsítják. Természetesen, a gazdaság számára sem kedvező e jelenség, ugyanis csak az Unióban keletkező 88 millió tonna hulladék 150 milliárd EUR értékű pénzkiesést eredményez. A kárba vesztett élelmiszert valamilyen módon pótolni is kell, amely további kiadásokra, végső soron élelmiszer-importra kényszerítheti az államokat. Mindeközben, a világ másik

---

\* DOI 10.21867/KjK/2022.1.5.

<sup>1</sup> Berezcki Roxána, joghallgató, DE-ÁJK



oldalán éhezéssel, alultápláltsággal és vízhiánnyal küzdenek az emberek, ami fontos szociális kérdéseket vet fel.

E kedvezőtlen hatásokat felismerve, 2015 szeptemberében az EU és tagállamai kötelezettséget vállaltak az ENSZ 12.3. számú fenntartható fejlesztési céljának teljesítésére, vagyis arra, hogy 2030-ig a felére csökkentsék az egy főre jutó élelmiszer-hulladék mennyiségét. E cél megvalósítása összehangolt szakpolitikát kíván, amely a hulladékgazdálkodás és élelmiszer-biztonság mellett a gazdasági, környezetvédelmi, szociális és innovatív igényekre egyaránt érzékeny, továbbá konkrét, globális, regionális és helyi szintű intézkedéseket feltételez. Ennek megfelelően, a Tanács 2016-ban felszólította a tagállamokat, hogy az élelmiszerlánc valamennyi szereplőjét az élelmiszer-veszteség csökkentésére és az élelmiszer-pazarlás megelőzésére ösztönözzék.

*Termelői szinten*, elsősorban az élelmiszer újrahasznosítása jelent megoldást, hiszen azok a termékek, amelyek kizárólag „kozmetikai” okokból (megütődnek, megbarnulnak) nem kerülnek felvásárlásra, takarmányként, komposztként vagy másik étel alapanyagaként remekül felhasználhatók. Emellett látványos eredményt érhetünk el olyan technológiai eszközök alkalmazásával, amelyek műholdas adatgyűjtés segítségével képesek előrejelzéseket készíteni a talajról, az egészségügyi veszélyekről és a terméshozamról, s ha ezeket az előrejelzéseket a piaci kereslet függvényében vizsgáljuk, az ültetés, betakarítás ütemezése tervezhetőbbé válik, az élelmiszer hasznosítása pedig maximalizálható. A *feldolgozók és a vállalkozások* az intelligens csomagolás bevezetésével képesek visszaszorítani a hulladéktermelést, amelyek érzékelik a romlandó ételekre ható hőmérsékletet, a fogyaszthatósági idő meghosszabbítása végett ugyanis kulcsfontosságú, hogy a termelési láncba belépő élelmiszereket megfelelő hőmérsékleten tartsák. Tovább csökkenthető a szerves hulladék termelése azáltal, hogy a bevásárlóközpontok különböző méretű kisereléseket ajánlanak a vásárlóik számára, s így mindenki a saját fogyasztásához mérten tudja leemelni a polcra a megfelelő kiserelést. Jóllehet, a kisebb csomagolások általában drágábbak, ezért javasolt a kisebb kiserelések árát a mennyiségükhöz igazítani, hogy a fogyasztónak a költségek tekintetében is megérje azt választani. Végül, *fogyasztói szinten* a tudatos vásárlás és az élelmiszer változatos felhasználása hozhat előrelépést.

A koronavírus-járvány terjedése további intézkedéseket tett szükségessé, miután a bezárásra kényszerült éttermekben, illetve a lemondott megrendelések miatt a feldolgozóknál és a termelőknél a korábbinál is több élelmiszer veszett kárba. Ezzel párhuzamosan, lényegesen megnőtt az élelmiszerek iránti kereslet, amelynek az az oka, hogy az elbocsátások, üzletek, iskolák bezárása, és az egyéb korlátozások következtében az emberek sokkal több időt töltöttek otthon, ráadásul a tartalékfelhalmozás is megfigyelhető volt, amely az élelmiszer mindenki számára való hozzáférhetőségét korlátozta. Erre reagálva, a mezőgazdasági és halászati miniszterek 2020. november 16-i

videokonferenciáján az EU Tanácsának elnöksége megerősítette az élelmiszer-hulladék redukálását előirányzó intézkedések fontosságát, a tagállamokat pedig olyan nemzeti stratégiák megalkotására ösztönözte, amelyek nagy hangsúlyt fektetnek az élelmiszer-adományozásra.

## **2. Az élelmiszer-adományozás és annak új platformjai – az applikációk kora**

Az *élelmiszer-adományozás* gondolata mögött a “*sharing-economy*” gazdasági modell ismerhető fel, amely egy megosztáson alapuló gazdaságot jelent. Lehetővé teszi a kihasználatlan erőforrások másokkal való megosztását, amelyre az olyan válságos időszakokban, mint amelyet a járványhelyzet is hozott, felettébb magas az igény. E közösségi gazdaság mögött gyakran húzódnak meg környezetvédelmi motivációk, és nagymértékben épít a társadalmi kapcsolatokra is – nem meglepő tehát, hogy elterjedéséhez az internet és a mobiltechnológia jelenti a legnagyobb segítséget, azáltal, hogy olcsó, gyors, s többségében ingyenes kommunikációt biztosítanak a felek között.

Az utóbbi években jelentek meg például olyan telefonos applikációk, amelyek az ételek adományozásához nyújtanak platformot. 2016-ban látott napvilágot a *Too Good to Go* elnevezésű alkalmazás, amely pékségeket, kávézókat és éttermeket kapcsol össze a fogyasztókkal. A fogyasztók ingyenesen böngészhetnek a helyi vállalkozások között és kedvezményes áron rendelhetnek tőlük olyan ételeket, amelyek a nap végére kimaradtak. Ehhez képest, az *Olio* nevű applikáción keresztül a helyi boltokból megmentett, közeli lejáratú élelmiszerek is gazdára találhatnak. A *NoWaste* alkalmazás pedig a háztartásokban keletkező élelmiszerfelesleggel veszi fel a harcot: azok a magánszemélyek, akik szeretnék a fel nem használt élelmiszereiket továbbadományozni, egyszerűen találhatnak vevőre a telefonos applikáción keresztül. A *NoWaste* további szolgáltatásai a vásárlások és a lejáratú dátumok nyomon követését is lehetővé teszik, ezzel hozzájárulnak a tudatos fogyasztók neveléséhez.

Az élelmiszer-hulladék- és pazarlás elleni küzdelem tekintetében, e telefonos applikációk hatalmas potenciált rejtnek magukban. A ma már világszintű *Too Good to Go* például naponta százezer olyan ételt ment meg, amelyek egyébként a szemetesben landolnának, a felhasználók növelésével pedig ez a szám tovább emelkedhet.

Az online ételrendelés napjainkban igencsak felkapott, ehhez képest, az élelmiszer-adományozással foglalkozó alkalmazások azért lehetnek előnyösebbek, mert egy win-win helyzetet teremtenek a felek számára: a megrendelő fogyasztó az eredeti ár töredékéért jut hozzá olyan termékekhez, amelyek minősége és frissessége továbbra is garantált, a vállalkozásoknál pedig kevesebb élelmiszer-hulladék keletkezik, valamint növekszik a megrendelők

száma és a bevétel is, hiszen általános jelenség, hogy aminek csökken az ára, arra megnő a kereslet.

Az alkalmazások népszerűsítésében a jogalkotók és a döntéshozók fontos szerepet játszhatnak, olyan intézkedések és döntések meghozatalával, amelyek a megoldás széleskörű megismertetését és elfogadását gerjesztik. Az adományozási programban részt vevők számára nyújtható adókedvezmények, adójóváírások például pozitív ösztönzőként, míg a szerves hulladék lerakásának tilalma vagy a hulladéklerakási díj emelése negatív ösztönzőként hatnak. Megjegyzendő, hogy ahogyan a sharing economy-nál is fontos elem a bizalom, úgy az élelmiszer-adományozásnál is felmerülhetnek olyan kétségek a fogyasztói oldalon, amelyek a kimaradt étel minőségét és egészségét érintik. Ezt olyan jogszabályok megalkotásával lehet kiküszöbölni, amelyek az adományozásra szánt élelmiszerek minőségére, tárolására, csomagolására és szállítására tartalmaznak elvárásokat, és rendszeres ellenőrzéseket írnak elő.

Noha a jogalkotók közvetlenül nem termelnek élelmiszer-hulladékot, mégis fontos szerepet játszanak azok csökkentésében, hiszen minél többen használják ezeket az alkalmazásokat, annál több élelmiszert mentenek meg, és ez végső soron hozzájárul az élelmiszer-veszteség által generált pénzkiesés redukálásához.

Az applikációk a többi alternatív megoldáshoz képest is az élen járnak, a különböző innovatív, mezőgazdasági és csomagolási technikák ugyanis magas költségekkel járnak, korlátozottan hozzáférhetők, széleskörű elterjedésük ezért még várat magára, ellenben a Too Good To Go applikáció jelenleg már harmincmillió felhasználói körrel büszkélkedhet. Amennyiben tehát szeretnénk egyénileg hozzájárulni az uniós tagállamok által kitűzött célhoz, első lépésként töltsük le az alkalmazások egyikét és változtassunk vásárlási, fogyasztói szokásainkon.

### **Források jegyzéke:**

- A mezőgazdasági és halászati miniszterek videokonferenciája, 2020. november 16., *Europa.eu*, 2020. december 9., <https://www.consilium.europa.eu/hu/meetings/agrifish/2020/11/16/> (letöltés dátuma: 2021. november 25.)
- A Tanács következtetései az élelmiszer-veszteségről és élelmiszer-hulladékról, 10730/16, Brüsszel, *Europa.eu*, 2016. június 28., <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-10730-2016-INIT/hu/pdf> (letöltés dátuma: 2021. november 25.)
- A termelőtől a fogyasztóig: egészségesebb és fenntarthatóbb élelmiszerek Európában, *Europa.eu*, 2021. július 19., <https://www.consilium.europa.eu/hu/policies/from-farm-to-fork/> (letöltés dátuma: 2021. november 25.)

- Az élelmiszer-veszteség és az élelmiszer-pazarlás csökkentése, *Europa.eu*, 2021. november 19., <https://www.consilium.europa.eu/hu/policies/food-losses-waste/> (letöltés dátuma: 2021. november 25.)
- Dudás Gábor – Boros Pál (2016): Közösségi szállásadás Budapesten – Az Airbnb térnyerése. *Településföldrajzi Tanulmányok*. 5. évf. 1. sz., 67-69. [http://open-archive.rkk.hu:8080/jspui/bitstream/11155/1393/1/dudas\\_kozossegi\\_2016.pdf](http://open-archive.rkk.hu:8080/jspui/bitstream/11155/1393/1/dudas_kozossegi_2016.pdf) (letöltés dátuma: 2021. november 27.)
- Fedunik-Hofman, Larissa: Food waste: preventing a multi-billion dollar problem, *Science.org*, <https://www.science.org.au/curious/earth-environment/food-waste-preventing-multi-billion-dollar-problem> (letöltés dátuma: 2021. november 25.)
- Food waste – az élelmiszer pazarlás, *Podif.org*, <https://podif.org/hu/food-waste-az-elelmiszer-pazarlas> (letöltés dátuma: 2021. november 25.)
- Food Waste, *Towardszerowaste.gov.sg*, <https://www.towardszerowaste.gov.sg//foodwaste/> (letöltés dátuma: 2021. november 25.)
- Food Waste: Pre-WWI: Late 1800's- 1914, *Utah State University, Digital Exhibits*, <http://exhibits.lib.usu.edu/exhibits/show/foodwaste/timeline/preww1> (letöltés dátuma: 2021. november 25.)
- Lester, Daisy: 7 best food waste apps for more sustainable eating habits, *Independent.co.uk*, 2021. április 26., <https://www.independent.co.uk/extras/indybest/gadgets-tech/best-food-waste-app-earth-day-b1835617.html> (letöltés dátuma: 2021. november 25.)
- Link, Alissa: Food and Tech: Solutions to Recover and Redistribute Food Waste, *Nycfoodpolicy.org*, 2019. június 26., <https://www.nycfoodpolicy.org/food-and-tech-solutions-to-recover-redistribute-food-waste/> (letöltés dátuma: 2021. november 25.)
- Stakeholder, Policymakers, *ReFed.org*, <https://refed.org/stakeholders/policymakers> (letöltés dátuma: 2021. november 25.)
- Using the Power of Technology for Good, *Secondharvest.ca*, 2021. május 5., <https://blog.secondharvest.ca/2021/05/05/non-profit-technology-transforms-in-pandemic-feeds-millions/> (letöltés dátuma: 2021. november 25.)

---

## FÓRUM

---

Fórum rovatunkban a Közjavak folyóirat korábbi számaiban megjelent tanulmányokhoz érkezett hozzászólásokat, vitaindítókat, reflexiókat, megjegyzéseket közöljük. E rovat közös gondolkodás alapjainak továbbépítéséhez kíván fórumot biztosítani, továbbá a közjogi kutatások aktuális kérdéseinek megvitatásához, közvetlenül teret adva az aktuális témákkal kapcsolatos hírek megjelenésének, valamint a szakmai vélemények és különböző álláspontok közlésének a különböző jogágak közötti szabad és kötetlen kommunikáció jegyében.

# A DEBRECENI KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS MARGÓJÁRA. INTERJÚ JÓNÁS ZOLTÁNNAL, A DEBRECENI REGIONÁLIS KÖZLEKEDÉSI EGYESÜLET ELNÖKÉVEL\*

*Lovas Dóra*<sup>1</sup>

*Már a 2000-es évek elején egyre népszerűbbé váltak az intermodális csomópontok (IMCS), azonban hazánkban az európai uniós csatlakozást követően kezdtek el igazán a köz- és kormányzati érdeklődés középpontjába kerülni. Az Unió igen nagy forrásokat bocsátott azon nagyvárosok rendelkezésére, akik a lehívható összegekből fedezhető IMCS-k kialakításában látták a hatékony és modern közösségi közlekedés megszervezésének egyik eszközét. Debrecen is kapott az Európai Uniótól támogatást a Nagyállomás területén elképzelt komplex beruházás megvalósítására. De tényleg szüksége van a városnak intermodális központra? Hogyan lehetne Debrecen közösségi közlekedését hatékonyabbá, egyszerűbbé és ügyfélközpontúvá tenni? Ezen kérdésekre kerestem a választ, amikor interjút készítettem Jónás Zoltánnal a Debreceni Regionális Közlekedési Egyesület (DERKE) elnökével.*

**LD: A közösségi közlekedéssel kapcsolatos döntéseknél mennyire kéri ki a hozzátok hasonló szakmai szervezetek véleményét?**

**JZ:** A legnehezebb terep manapság a közösségi közlekedéssel kapcsolatos döntések meghozatala során, hogy az utasok érdekei és a szakmai szempontok túlságosan háttérbe szorulnak. Ennek az az oka, hogy országos szinten, illetve a nagyobb városokban még mindig hiányzik egy szakmailag jól felkészült közlekedésszervező szervezet. Amikor szeretnénk változásokat elérni, akkor a közösségi közlekedés ellátásáért felelős (helyi közlekedés esetén) önkormányzattal, illetve (helyközi közlekedés esetén) minisztériummal kell tárgyalni, vagy az általuk megbízott szolgáltatókkal (MÁV-START Zrt., Volánbusz Zrt. DKV Zrt. stb.).

A szolgáltatók tarifális, vagy menetrendi kérdésekben nem, vagy csak nagyon korlátozott mértékben dönthetnek. Ha egyet is értenek egy-egy javaslatunkkal a szolgáltatónál, azt mondják, szívesen mennének hosszabb útvonalon vagy más útvonalon, más időpontban, ha az ellátásért felelős azt megfizeti, vagy hozzájárul. A minisztériumban, vagy önkormányzatoknál viszont nem mindig rendelkeznek kellő szakmai felkészültséggel ahhoz, hogy részletekbe menő, operatív döntéseket hozzanak meg (nem is feltétlenül kell

---

\* DOI 10.21867/KjK/2022.1.6.

<sup>1</sup> Dr. Lovas Dóra, tudományos segédmunkatárs, MTA-DE Közszolgáltatási Kutatócsoport; egyetemi tanársegéd, DE ÁJK.

hogy rendelkezzenek azzal azon a szinten). Helyismerettel sem rendelkeznek és az adott szituációt sem látják át. Mindezek ellenére az a gyakorlat, hogy a legapróbb menetrendi módosításokról is a miniszter vagy a polgármester dönt, a szolgáltatók előterjesztései alapján. A szolgáltatókra van bízva, hogy menetrendet tervezzenek, viszont ilyenkor nem ritkán előfordul, hogy üzemi érdekeket helyeznek előtérbe az utasok kiszolgálásával szemben. Ezt az ellentmondást lenne hivatott feloldani a közlekedésszervező, amely meghatározott keretösszegeből önállóan gazdálkodik a közszolgáltatás ellátásáért felelős önkormányzat vagy minisztérium által meghatározott irányelvek alapján. Ismeri a költségeket és a várható bevételeket is, ugyanakkor rendelkezik az utasforgalom megszervezéséhez szükséges információkkal is. Ilyen közlekedésszervező a 2010-ben alakult BKK Budapesten, vagy a KEKO Kecskeméten.

Tehát jelenleg ebben a nem túl barátságos, gyakran egymásra mutogató szervezetek környezetében kell megtalálni lehetőségeket, amelyek inkább személyes kapcsolatokon múlnak.

**LD: A Debreceni Regionális Közlekedési Egyesületet 2008-ban alapítottátok. A weboldalatok szerint célotok „*Debrecenben és tágabb környezetében a közösségi közlekedés és a kerékpáros közlekedés népszerűsítése, támogatása, valamint az utasok érdekeinek védelme*”. Milyen eszközök állnak rendelkezésükre ezen célkitűzések elérése érdekében?**

**JZ:** Egyesületi szinten a tagok lelkesedése, valamint tapasztalatai azok, amelyek meghatározzák a javaslatok szakmaiságát és minőségét. Sokunknak van külföldön szerzett tapasztalata is, amit azért tartok fontosnak, mert segít kizökkenni a megszokott keretek közül. Részt veszünk szakmai fórumokon is. Az egyesület facebook közösségi oldallal rendelkezik, illetve menetrendi információs oldalt üzemeltetünk, ahol gyakran osztunk meg kérdőíveket. Ezek segítségével a lakosság álláspontját szeretnék összefoglalni, majd azt tolmácsolni a döntéshozók felé.

**LD: Az egyesület csaknem 13 éve működik, egy jól összeszokott „csapatról” van szó, vagy gyakran cserélődnek a tagok?**

**JZ:** Tíz taggal indultunk 2008-ban, most, 2021-ben tizenheten vagyunk. Az eredeti csapat fele továbbra is tagunk. Akik már nem tagok, azokkal is megmaradt a jó kapcsolat. Több fiatal is részt vesz a munkánkban, akik jelenleg középiskolások vagy egyetemi hallgatók, de vannak többéves közlekedés szakmai munkatapasztalattal rendelkezők is. Ebből látszik, hogy egy rendkívül heterogén társaságról van szó. Mindenki más-más szakterület iránt érdeklődik jobban, mindenki másban jobb. Fontos kiemelnem, hogy az

utasok igényei mellett ismerjük a szakmai, üzemi lehetőségeket, tehát nem arról van szó, hogy lehetetlen ötletek megvalósítását kérnénk. Sőt, már máshol megvalósult példák, jó gyakorlatok adaptálását szoktuk szorgalmazni. Ennek ellenére még mindig találkozunk olyan dolgokkal, amelyek az ország minden részén jól működnek, de Debrecenben *“lehetetlenek”* (pl. 30 napos bérlet). A sokszínűség előnyt jelent, amikor komplex, több szakterületet érintő szakmai állásfoglalást ad az egyesület.

**LD: Hogyan választjátok ki, melyik kérdéssel kellene mélyrehatóbban foglalkozni?**

**JZ:** Vannak kiemelten kezelendő témák, mint a különböző közösségi közlekedési módok szervezési és tarifális összehangolása, de igazából a legtöbb téma adja magát aktualitása révén. Böven akad megoldandó feladat, amelyet valamelyikünk fontosnak lát, és felvet. Illetve a közösségi oldalon, valamint e-mail címünkre sok észrevétel, illetve kérdés érkezik egy-egy közlekedést érintő témában. Ha úgy látjuk, hogy egy kérdéskör megoldásában lehet szerepünk, akkor megvizsgáljuk, majd a kialakult álláspontunkat eljuttatjuk az illetékeshez, vagy segítünk a kérdést felvető lakosnak, hogy ő maga tegye meg ezt.

Önkormányzatok is megkeresik az egyesületet pályázatok véleményezéséhez, vagy valamilyen szakmai projektben való részvétel céljából. Tekintve, hogy ezek nem szerződéses keretek között történnek, ezért ilyenkor azt érezzük, hogy ki lett pipálva egy kötelező egyeztetés. Viszont több önkormányzattal is van, vagy volt szerződésünk közösségi közlekedés minőségének javítása céljából. Elsősorban a közszolgáltatási pályázatok lebonyolításában, vagy utastájékoztató kialakításában tudunk segíteni.

**LD: A honlap szerint működési területetek több megyére kiterjed. Miért nem csupán Debrecen és közvetlen (pl.: 30 km-es) vonzáskörzetével foglalkoztok?**

**JZ:** A működési területünk kiválasztásánál arra voltunk figyelemmel, hogy a közlekedés hatékony megszervezése nem szűkíthető le csupán Debrecenre, vagy a megyére, hanem annak tágabb régióját is figyelembe kell venni. Tehát nem elég a központ, illetve az előváros vizsgálata, mert az ingázók megyehatáron kívül is érkeznek, például Mátészalka, Tiszafüred, vagy éppen Karcag felől. Sőt, sokat foglalkoztunk határon túli kapcsolatokkal is, többek között a Debrecen-Nagyvárad közötti közvetlen kapcsolat helyreállításával.



**LD: A több mint egy évtizedes működés során melyik az a projekt, amely a legnagyobb kihívást okozta, illetve, amelyekkel a legnagyobb változást tudtátok elérni?**

**JZ:** A belső szférát tekintve a tagságunk egybentartása volt az egyik legnagyobb kihívás. Említettem, hogy most tizenheten vagyunk, de az alapító tíz tag közül már nem mindenki vesz részt aktívan a munkánkban. Debrecenben kicsi az a kör, aki igazán érdeklődik a közösségi közlekedés iránt, és nehezebb olyan személyeket találni, akik igazán elkötelezettek. Egy nagyobb városban, mint például Budapesten, ez lényegesen könnyebb.

Gondolom sokan emlékeznek rá, hogy 2011-ben volt egy járatritkítási hullám Debrecenben, amely az utasok elégedetlenségét vonta maga után. Erős kritikákat fogalmaztunk meg a módszereket illetően, amely eredményes volt. Sikerült tárgyalóasztalhoz ülni a szolgáltatóval és egyesületünk véleménye is meghallgatásra került, továbbá azok részben beépítve, sikeres megoldásokat is eredményeztek. Ennek kapcsán egyesületünk javaslata volt például, hogy a 22-es és 24-es buszok körjáratként közlekedjenek, amellyel közvetlen kapcsolatot biztosítanak az egyetemi campusok között.

A másik „büszkeségünk” az, hogy sikerült elérnünk, hogy Debrecenben a szolgálati járatok közforgalom számára történő megnyitásával elindulhatott az éjszakai közlekedés Debrecenben. Hosszú folyamat eredményeképpen elfogadták ezt a javaslatunkat, sőt ajánlásunkra ideiglenesen ki is egészítették további járatokkal. Nem mondom, hogy tökéletes eredmény született, mert további éjszakai járatokra is szükség lenne, de mégis előremutató intézkedés történt, megfogadva egy szakmai szervezet álláspontját. Apró, kevésbé látványos sikerekből van több is. A Böszörményi úton a 2-es villamosnak az Árpád Vezér Általános Iskolánál van egy megállóhelye, és elértük, hogy közvetlenül a villamosmegálló mellé épüljön buszmegálló és egy gyalogátkelőhely is. Ezek kis dolgoknak tűnnek, de ha utas-oldalról nézzük, akkor igenis nagy dolgokról van szó, hiszen lényegesen javultak az átszállás feltételei, az utasok számára ez időmegtakarítást és kényelmet is jelent egyaránt.

**LD: Mennyire együttműködőek, illetve aktívak az utasok (akiknek az érdekeit képviselitek), amikor egy-egy kérdésben kikéritek a véleményüket? Gondolunk itt arra, hogy közösségi oldalakon többször hívtátok fel őket véleményük kifejtésére. Hányan szoktak részt venni egy ilyen felmérésben?**

**JZ:** Az utasok rendkívül együttműködőek. A legutóbbi online felmérésünket, amely az átszállással való utazás kérdéskörére koncentrált, két nap alatt több, mint 600-an töltötték ki. Ezenkívül gyakran érkeznek tőlük panasz, vélemény,

javaslat a közlekedést illetően, a közösségi oldalon, vagy pedig az e-mail formájában. Ugyanakkor az utasok körében is nagy úr a megszokás, egy-egy változás okairól és hasznosságáról őket is meg kell győzni, különösen akkor, ha olyan megoldásról van szó, amelyet még nem ismernek.

**LD: A másik oldalt nézve, mennyire együttműködőek a különböző közlekedési vállalatok (pl.: DKV) és a helyi önkormányzatok? Meghallgatják a véleményeket? Volt, hogy hozzátok fordultak közlekedést érintő kérdésben?**

**JZ:** Attól függ a kérdésre adandó válaszom, hogy melyik önkormányzatról, vagy mely szolgáltatóról van szó, mert rendkívül változó. Most pozitív példákat említenék. A Püspökladányi önkormányzattal kifejezetten jó a kapcsolatunk, gyakran kéri ki a véleményünket, a közösségi közlekedésre vonatkozó jelenlegi közszolgáltatási szerződést is a mi állásfoglalásunkat elfogadva kötötték meg. Ugyanilyen jó volt a kapcsolatunk korábban Berettyóújfaluval.

Mindkét település esetében mi készítjük az adatszolgáltatást a Google részére, hogy annak térképes útvonaltervezőjében a település helyi közlekedése is megjelenjen.

**LD: Amiért ma ezt a találkozót kértük tőled, az egy igen érdekes és régóta húzódnó történet, amelynek szeretnénk kibogozni a szálait. A debreceni intermodális közlekedési központtal (másnéven: intermodális csomópont, IMCS) kapcsolatban lenne néhány kérdésünk.**

**A történet kiindulópontja a 2000-es évek elejére nyúlik vissza. Az egyesület foglalkozott mélyrehatóbban ezzel a kérdéskörrel? Megkerestek titeket szakmai véleményezés kapcsán?**

**JZ:** 2013 körül már végzett egy felmérést az önkormányzat Debrecen elővárosi vasúti fejlesztése, illetve az intermodális csomópont kapcsán. Akkor az elővárosi villamos (tram-train) kérdésköre is felmerült. Ekkor a tervezők kerestek fel bennünket és elmondhattuk véleményünket, de ez egy nagyon régi történet. Azóta már sok minden történt és az eredeti terveket többször is módosították. Ezt követően e kérdésben nem keresték az egyesületet.

**LD: Mit értesz előváros alatt?**

**JZ:** Debrecen szempontjából elővárosnak tekinthető például Nyíregyháza is. Olyan községek, városok, amelyek vasúti- vagy buszközlekedést tekintve maximum 1,5-2 órára vannak a várostól.

**LD: Az Intermodális Csomópontok egyik közvetett célja a személyautók számának (ezáltal az üvegházhatású gázok kibocsátásának és a forgalmi dugóknak) a csökkentése. A személyautók száma az utóbbi időben emelkedett vagy csökkent?**

**JZ:** Ez egy nagyon szépen végigkövethető tendencia. A személygépkocsi-forgalom évtizedek óta folyamatosan növekszik, a 2008-as gazdasági világválság hatására csökkent, kb. 3-4 évig, majd ismét emelkedő ívbe került.

**LD: Tanulmányok szerint a személyautók számának csökkentése a közösségi közlekedés fejlesztésével és kényelmesebbé tételével lenne elérhető. Erre az egyik megoldásként kínálják az Intermodális Csomópontot, ahol egy helyen lenne a vasútállomás, helyi- és távolsági buszállomás, valamint a kötöttpályás közlekedési módok végpontja. Ezzel kapcsolatban készült megvalósíthatósági tanulmány és 2014-ben ki is választották a legjobb tervet. Ti láttátok-e ezt a tanulmányt, illetve a terveket, és mi a véleményetek róla?**

**JZ:** A terveket láttam, több változatot is, azonban annak kapcsán nem kérték ki a véleményünket. Ehhez kapcsolódva azonban kiemelnék egy nagyon fontos dolgot. A debreceni Intermodális Csomópont megvalósításának célja kettős. Egyrészt az a teljesen jogos igény, hogy egy rendezett, kulturált környezet legyen a vasútállomás környékén (Petőfi tér). Az IMCS-ek fontosságát sokan abban látják, hogy egy helyen van a vasúti, a helyközi és távolsági busz, ahol ezek között át lehet szállni. A Debrecenbe tervezett IMCS olyan méreteket öltött, amelyekre az utasoknak alapvetően nincs szüksége, és olyan elemeket tartalmazott, amelyek a közösségi közlekedés hatékonyságán nem segítenének jelentősen. Sőt, bizonyos feltételek romlottak volna. A helyi és elővárosi közlekedésben az egyik legfontosabb minőségi tényező az eljutási idő, azaz, mennyi idő alatt jut el az utas egyik helyről a másikba. Ehhez azonban nincs szükség harmincnyolc kocsállásos, a térszín alá süllyesztett buszvéggállomásra. Elegendő azt megoldani, hogy minden helyközi busz érintse és megálljon a vasútállomásnál. Ugyanakkor felesleges az egész buszállomást odaköltöztetni. Az egy üzemi funkció, az utasok számára, attól nem lesz hatékonyabb a rendszer, hogy drága, belvárosi ingatlanon buszokat tárolunk. Egyébként jelenleg is megáll a legtöbb távolsági busz a vasútállomásnál, kivéve a nyugati, illetve délkeleti irányból (Hajdúszoboszló, Hajdúszovát, Balmazújváros és Hajdúböszörmény) érkező járatokat. Továbbá arra is szükség lenne, hogy ne csak a Nagyállomásnál legyen IMCS, hanem a város több pontján is, például a köztemetőnél, vagy a korábban említett Árpád Vezér Általános Iskolánál. Aki északi irányból érkezik vonattal vagy busszal, és az Egyetemre vagy a Klinikákra szeretne eljutni, az feleslegesen ne menjen

a Nagyállomásig. Nem egy nagy, hanem sok kisebb, egyszerű közösperonos központra lenne szükség. Tehát egy jó szervezési megoldással és kisebb fejlesztésekkel megoldható, amit az IMCS magas áron (hiszen drága beruházásról van szó) sem tudna nyújtani.

Önmagában az intermodális közlekedési központok megépülése nem garancia arra, hogy kevesebben használják a személygépkocsijukat. Ehhez csökkennie kell az eljutási időnek is, hogy a közösségi közlekedés ár-érték arányban jobb szolgáltatást tudjon nyújtani. Továbbá az autó még mindig egy státuszszimbólum Magyarországon sok ember számára, és nem akarnak felhagyni annak használatával. A szemléletmódon is változtatni kellene, hogy az emberek belássák, hogy több és szélesebb út építésével nem lesz kisebb a dugó, sőt.

**LD: Sokat olvasni és hallani arról, hogy a kaposvári intermodális központtal nem elégedettek az emberek. Az egyik legnagyobb problémaként említik, hogy településfejlesztési szempontokat nem vesz figyelembe, ugyanazt a városrészt („Donnert”) vágja el a városközponttól, amelynek becsatornázása kezdetben a legfőbb cél lett volna. Debrecenben vannak olyan városrészek, ahol a közösségi közlekedés nem hatékony, ezért kénytelenek a személygépkocsi használatára? Vannak olyan városrészek, amelyek becsatornázására nagyobb figyelmet kellene fordítani?**

**JZ:** Debrecen városszerkezete érdekesen néz ki, azt nem tervezték, hanem így alakult. Sokkal klasszikusabb iskolapélda Szeged vagy Miskolc ebből a szempontból, hiszen az előbbi gyűrűs-sugaras módon épül fel, míg az utóbbiban van két fő irány (észak és dél), így ezekben a városokban könnyebb ideális vonalhálózatot kialakítani.

Debrecen már egy nehezebb terep és a széttagoaltsága miatt a problémát lokálisan próbálják megragadni, holott csak átfogó, több városrészt magába foglaló tervekkel érhetünk el tartós és hatékony eredményeket. A városvezetés egyik célja a debreceni belvárost autómentessé tenni, amellyel én egyetértek, azonban ez nem lehetséges úgy, ha nem fejlesztem hozzá a közösségi közlekedést. Fontos megjegyezni, hogy itt fejlesztés alatt továbbra is inkább az eljutási idő csökkenését értem.

Debrecennél minden a nyugati oldalra koncentrálódik a nagy lakótelepek, ipari parkok miatt, emiatt a keleti oldali, családi házas városrészekből arányaiban is többen használnak személygépkocsit. Egy családi házas övezet egyébként is kevésbé hatékonyan lehet ellátni közösségi közlekedéssel. Nehezíti a dolgot a vasúton való átjutás, valamint az elővárosi forgalom mértéke is. Az ipari parkok, az egyetem és a munkahelyek többsége a város nyugati oldalán van. Ez pedig olyan mértékű városon belüli ingázást jelent, amire nem alkalmas a város úthálózata. Hiányosak a külvárosi, illetve

városszéli körirányú elkerülő útvonalak. A városrendezési terveken ezek ugyan szerepelnek, azonban belátható időn belül nincs esély arra, hogy megvalósuljanak. Sajnos a belvárost átvágó nyugati tehermentesítő út kapott prioritást, annak ellenére, hogy észak-déli irányú, és nem segít a kelet-nyugati irányú forgalom levezetésében, ráadásul pont a belváros felé vonzza a forgalmat.

Itt egy személyes tapasztalatomat hoznám példának. A szakdolgozati témavezetőm még egyetemista koromban a 2-es villamos kapcsán azt mondta: „*a Józsaiak majd megtanulnak átszállni.*”(Józsa Debrecen egyik külső városrésze – *a szerk.*). Ezzel célozva arra, hogy a Józsaról érkező járatok nem fognak többé a belvárosig közlekedni, hanem majd át kell szállniuk a 2-es villamosra. Én Józsa-városrészből származom és onnan jártam be, ismertem a körülményeket és a lehetőségeket, ezért tudtam, hogy ez nem fog működni, és azóta sem lettek „*elvágva*” a buszok. Itt az átszállás olyan mértékű idővesztést jelentene, ami időszaktól függően 10-20%-kal növelné meg az eljutási időt. Gyakran hozzák fel Budapestet példaként az ilyen átszállási kapcsolatok kialakítására, de Debrecen egy nagyságrenddel kisebb város, mások a távolságok, másként alakul az átlagos utazási idő és a szituáció sem vethető össze.

A helyi közlekedés hatékonyabbá tételére egy másik javaslatom, hogy célszerűbb lenne, ha ugyanaz a számozású buszjárat, az adott órának ugyanabban az időszakában indulna. Így könnyebben lehetne tervezni, hiszen amit az utas most lát, az az összevisszaság, amely elrettentti az utazástól és felesleges frusztrációt okoz számára. De ezt a problémát sem a közlekedési központ fogja megoldani, egy szervezési megoldással ez is könnyen kiküszöbölhető lenne.

**LD:** A közösségi közlekedés fejlesztésén kívül a kerékpáros közlekedés fejlesztésével is javítható lenne a városi közlekedés minősége (pl.: dugók elkerülése, környezetvédelem). Mi a véleményed, Debrecenben vannak előremutató intézkedések a kerékpáros közlekedést tekintve? Mondanád, hogy Debrecen egy kerékpárbarát város?

**JZ.:** Ami a kerékpáros közlekedést illeti, ambivalens érzéseim vannak. Előremutatónak találok a kerékpárutak fokozatos kiterjesztését, hiszen a kerékpárosok az útra nehezen merészkednek ki, hiszen félnek az autóktól. Ez szükséges ahhoz, hogy többen használjanak kerékpárt, kedvet kapjanak a mindennapos kerékpározásra is. Ugyanakkor a járdán legalizált kerékpározás, a gyalog- és kerékpárút új konfliktusforrást is szült. Sokszor olyan helyen is gyalog- és kerékpárút került kialakításra, ahol az nem lett volna indokolt, sőt inkább balesetveszélyesebb helyzetet teremtett. A kerékpárutak ezt a

problémát megoldották, hiszen a gyalogosoktól és autósoktól elzárva tudnak közlekedni.

Nem mindig a leghatékonyabb a kerékpárutak használata, mivel azok sokszor úgy lettek kialakítva, hogy a kerékpárt egy kereszteződésnél tolni kelljen, vagy olyan szűk ívek kerültek kialakításra, amelyek miatt gyalogos tempóra kell lassítani. Az utca egyik oldalán elhelyezett kerékpárutakkal az is gond, hogy fokozott baleseti forrást jelentenek. Egyenesen való áthaladáskor, amikor elsőbbségem van, akkor is sokkal jobban kell figyelni, hiszen nemcsak a keresztező irányokból, hanem a párhuzamos forgalmú útról is várható jármű. Sokszor hatékonyabb lenne a kerékpárral az úton az autók mellett haladni, hiszen a többi közlekedő is jobban látja azt, aki kerékpárral az úttesten közlekedik, mint azt, aki a mellette haladó kerékpárúton, parkoló autók és bokrok takarásában, és kevésbé balesetveszélyes, mint az előző megoldás. Legtöbb baleset egyébként a kereszteződésnél szokott történni, mivel a kerékpár- és autóutak találkozásánál az autósoknak minden irányba tekintenie kell, míg ha a kerékpár mellette, mögötte vagy előtte haladna, akkor elegendő lenne csak egyirányba.

Személyes tapasztalatból is mondom, hogy a kerékpárosok, akik gyorsabban szeretnének haladni, nehéz helyzetben vannak. Ezt nehezíti az is, hogy a KRESZ szerint, ha van kerékpárút, akkor nem lehet az autóutat használni.

**LD: Manapság nem az Intermodális Közlekedési Központról hallani, hanem a Debreceni Főpályaudvarról. Mi lehet az ezzel kapcsolatos kommunikáció és az elnevezés megváltozásának az oka?**

**JZ:** Ez inkább marketing, és a főpályaudvar szót könnyebb kiejteni, mint az „intermodális”-t. Különösen azért tartottam félrevezetőnek, mert egy méter vágány sem épült volna át a vasútállomáson. Sőt, olyan elemeket is tartalmazott, amelyek semmilyen módon nem kapcsolódtak volna a közösségi közlekedéshez. Többek között emiatt a NIF Zrt. kivette a projektből azt a zöldterületi beruházást, amely a Petőfi téri park átalakítását célozta volna meg.

**LD: A 2020 év eleji kommunikációban a hármas villamos megépítése és a repülőtér fokozottabb bekötése a város közlekedésébe is szerepelt a tervek között. Az egyesületnek erről mi a véleménye, illetve van bármilyen információ azzal kapcsolatban, hogyan alakul ez a projekt?**

**JZ:** Úgy látjuk, hogy az ötletgazda sem tudja igazán, hogy mit szeretne, tekintve, hogy több különböző, egymástól eltérő opciót is lehetett hallani. Azon túl, hogy mindegy, csak legyen villamos, más szakmai érvet nem igazán hallani. Alapvetően támogatjuk a kötőtpályás közlekedés bővítését,

ugyanakkor nem tartjuk időszerűnek azt, hogy 3-as vagy 4-es villamosról beszéljünk addig, amíg nincs határozott elképzelés arra vonatkozóan, hogy hogyan lehet átfogóan csökkenteni az eljutási időket. Van egy „félbehagyott” trolibuszhálózatunk, amivel mindenképpen kezdeni kellene valamit. Nagyon sok helyen előnyben kellene részesíteni a buszokat, buszsávokat kialakítani. A helyi-helyközi átszállási kapcsolatokon kellene javítani. Önmagában egy villamosvonal ezeket nem oldja meg, komplex fejlesztésekre van szükség. Ilyen tervekkel azonban sajnos nem találkoztunk. A 2-es villamos sem azért éri el hamarabb a Nagyállomást, mert néhány csomópontban előnyben van részesítve, hanem azért, mert a 31-es és 32-es buszok hosszabb útvonalon közlekedtek, mint most a villamos. A legnagyobb akadályt jelentő belvárosi csomópontokban (Hunyadi utca, Csemete utca, Kossuth utca) nincs a 2-es villamos előnyben részesítve. A jelenlegi 44 perces fordulóidőből, hatékony előnyben részesítéssel, még legalább 8 percet lehetne faragni. Sokatmondó információ az, hogy a Doberdó utcától a Nádor utcáig 9 perc alatt teszi meg a villamos a 2,4 km utat. Ugyanakkor a Nádor utcától 9 perc alatt csak a Nagytemplomig jut el, ami 1,8 km, ami 12 km/h átlagsebességet jelent. Ez rettenetesen alacsony!

**LD: Ha megkérdezné a megvalósító az egyesület szakmai véleményét az intermodális közlekedési központ kialakításáról, mi az az első dolog, amit eszedbe jutna javasolni?**

**JZ:** Egy mondatot szeretnék nagyon kiemelni:

*„A közösségi közlekedés esetén nem a drága infrastruktúra hiánya a probléma, mindenekelőtt a tarifális és szervezési kérdéseket kellene hatékonyan megoldani.”*

Az rendben van, hogy legyen IMCS, felújított épület, nagy beruházás és vele együtt kulturált környezet (Petőfi tér), de ez nem oldja meg azt, hogy az utasok gyorsabban és kényelmesebben tudjanak utazni. Nem kell a buszállomást a vasútállomás mellé költöztetni, hanem elegendő a távolsági buszoknak megállót biztosítani ott. Tarifális kérdésben pedig fontos lenne, hogy egy jeggyel több tömegközlekedési eszközön is lehessen utazni. Emellett a menetrendek összehangolására és következetessé tételére is nagyobb hangsúlyt kellene helyezni.

Közösségi közlekedést érintő beruházásnál a funkció legyen a központban, az utasok igényei és érdekei, minden más (pl. rekreációs) funkció ennek függvényében kapjon helyet.

Hírösszefoglaló rovatunkban a MTA-DE Közszolgáltatási Kutatócsoport munkájában résztvevő egyetemi hallgatók írásait közöljük. A rovat célja, hogy a Közjavak blog és folyóirat profiljába illeszkedő, – a közjog területét tágran értelmezve – legfrissebb tudományos hírekről, álláspontokról, az egyes közjogi szervek döntéseiről első kézből nyújtson információt az olvasóközönségnek.

### **A LENGYEL ALKOTMÁNYBÍRÓSÁG MÁR DÖNTÖTT: AZ UNIÓS JOG NEM ÍRHATJA FELÜL A TAGÁLLAMI ALKOTMÁNYT\***

#### **1. Az európai jog elsőbbsége**

Az elsőbbség elve az európai jog egyik alapelve, mely az európai jognak a nemzeti jogok feletti felsőbbrendűségét biztosítja. Ez az elv abszolút, azaz minden kötelező erejű európai jogi aktusra érvényes, attól függetlenül, hogy elsődleges jogból vagy másodlagos jogból származik-e, illetve egy jogi aktus attól függetlenül alárendelt ennek az elvnek, hogy azt a tagállam végrehajtó vagy törvényhozó hatalma hozta meg, és ugyanígy a bíróságok is alárendeltek az elsőbbség elvének, ugyanis az általuk kialakított ítélkezési gyakorlatnak az uniós jogot tiszteletben kell tartaniuk.

Az Európai Unió Bíróságának álláspontja alapján az előbb felsoroltakon kívül az egyes nemzeti alkotmányok is alá vannak rendelve az elsőbbség elvének, így a tagállami bírák feladata, hogy az európai joggal ellentétes alkotmányi szintű rendelkezések alkalmazására ne kerüljön sor. Az elvet tehát főszabály szerint kötelesek betartani, amennyiben pedig a tagállami bírának kétségei merülnek fel az elsőbbség elvének alkalmazásával kapcsolatban, úgy élhetnek az előzetes döntéshozatali eljárás eszközével.

Azonban fontos kihangsúlyozni, hogy az elsőbbség elvét nem az alapító szerződések alakították ki, hanem az Európai Unió Bíróságának gyakorlata, így a tagállamok kezdetekben ódzkodva fogadták el és emiatt is helyezték a középpontba azt az álláspontot, hogy ez az elv csak azokon a területeken érvényesül, amelyek esetében a tagállamok hatásköröket ruháztak át az alapító szerződéseken keresztül az Európai Unióra. Ha pedig az Európai Unió ezen túl alkot jogot, akkor az nem létező jogi aktus, így nem bírhat elsőbbséggel.

---

\* Készítette: *Szabó Sarolta*, joghallgató, DE ÁJK



A joggyakorlat alapján ma már megállapítható, hogy az uniós jog elsőbbsége a tagállamokban általánosan érvényesül, így a tagállamok bíróságai is elfogadják azt. Az elsőbbség elvével kapcsolatban a problémák főleg az uniós jog és a tagállami alkotmányos rendelkezések között merülnek fel, itt érte az elvet a legkomolyabb támadás.

Ezek alapján megkülönböztetjük azokat a tagállamokat, melyeknek felsőbb bíróságai elismerik az uniós jog elsőbbségét, érvényesülését az alkotmányos szintű normákkal szemben is, azonban a másik csoportot azok az államok alkotják, amelyek alkotmánybíróságai nem ismerik el az uniós jog elsőbbségét az alkotmányos szabályokkal szemben.

Úgy tűnik, hogy jelenleg az utolsó csoportba sorolható a lengyel alkotmánybíróság is, a nemrég hozott és lentebb ismertetett döntése alapján.

## 2. Előzmények

Az Európai Unió és Lengyelország régóta hadban áll az uniós jog érvényesülésének kérdésével kapcsolatban, ugyanis Lengyelország már a csatlakozása óta vonakodva áll az uniós jog elsőbbségéhez. A legfrissebb döntés meghozatalának a lengyel Alkotmánybíróság többször nekifutott, melynek előzménye, hogy az Európai Unió Bírósága határozatban ítélte el a lengyel kormánypárt igazságügyi reformját, melyben a Bíróság szerint a lengyel Legfelső Bíróságnak a tevékenységét fel kellene függesztenie, mert tagjait – ahogyan a többi bírót is – a köztársasági elnök nevezte ki politikai alapon, nem pedig a bírói kar által megválasztott testület javaslatára. Így a luxemburgi testület szerint a bírákra vonatkozó ezen fegyelmi felelősségi rendszer ellentétes az uniós joggal.

A lengyel Alkotmánybíróság testülete a fenti eseményeket követően a kormányfő 2021. márciusban tett indítványa alapján látott neki a lengyel alkotmány és az uniós jog elsőbbsége közötti kapcsolat vizsgálatának, mely alapján 2021. októberében arra a következtetésre jutott, hogy a lengyel alkotmánnyal ellentétesek azok az uniós előírások, melyek felhatalmazzák a bíróságokat az államfő által kinevezett bírák felülvizsgálatára. Ezen túlmenően a lengyel alkotmánnyal az Európai Unió alapszerződésének azon rendelkezései is ellentétesek, melyek a bíróságokat egyrészt arra hatalmazzák fel, hogy a nemzeti alkotmányokat figyelmen kívül hagyhassák, másrészt, hogy korábban érvénytelenített jogszabályok alapján hozhassák meg döntéseiket. Továbbá a lengyel Alkotmánybíróság szerint a lengyel alaptörvénnyel ellentétesek azok a lépések is, amelyeket Brüsszel a Lengyelország által ráruházott hatásköröket átlépve tesz meg, mindezt az uniós alapszerződés alapján.

A lengyelek tehát a luxemburgi testület álláspontját elutasították és végül a szuverenitás kérdésével kapcsolatban arra a következtetésre jutottak, hogy az „uniós beleszólás” nem feltétlenül alkotmányos, mert attól, hogy egy állam

Unió tag, abból nem következik, hogy a Bíróság döntéseinek elsőbbsége lenne, és az Unióhoz való csatlakozásból sem következik az, hogy Lengyelország lemondott volna a szuverenitásáról az Unió részére.

Így a lengyel Alkotmánybíróság az uniós alapszerződés egyes rendelkezéseit alkotmányellenesnek ítélte, és érvelése szerint az uniós jog nem áll a hazai alkotmány felett. Különösen nincs „beleszólása” az EU-nak a Brüsszel által bírált igazságügyi reformra, ugyanis azokon a területeken, melyek nem lettek az Unióra átruházva, csak a lengyel jog az érvényes.

### 3. Az Európai Bizottság érvelése

Míg számos vélemény szerint a döntés Lengyelországnak az EU-ból való kilépését jelzi, addig a lengyel kormánypart elnöke úgy nyilatkozott, hogy erről szó sincs, csupán a lengyel Alkotmánybíróság szerint az Európai Unió ma visszaél az alapszerződésekkel, és emiatt ezeket pontosítani kell.

A lengyel döntésre reagálva az Európai Bizottság szerint a döntés súlyos következményekkel járhat az európai jog elsőbbségére nézve, hiszen gyengítheti azt. A közleményében kijelentette, hogy a Bizottság fenntartja és megerősíti az uniós jogrendjének alapelveit, így azt, hogy az uniós jog elsőbbséget élvez a nemzeti joggal szemben, afelett áll, ideértve az alkotmányos rendelkezéseket is. A Bizottság szerint a lengyel döntés nemcsak az uniós jog elsőbbségét kérdőjelezi meg, hanem ezzel az Európai Unió Bíróságának és az Európai Uniónak a tekintélyét. A Bíróság minden határozata kötelező továbbra is a tagállamok hatóságaira és bíróságaira nézve.

A Bizottság következő lépése az lesz a lengyel döntéssel kapcsolatban, hogy megvizsgálja és ha kell, él az uniós szerződésekben lefektetett hatáskörükkel annak érdekében, hogy az uniós jog elsőbbségét és alkalmazását biztosítsák.

*„Az Európai Unió az értékek és a jog közössége, amit minden tagállamnak tiszteletben kell tartania. Az európaiakat megillető, az uniós szerződésekből eredő jogokat védeni kell, függetlenül attól, hogy hol élnek az Európai Unióban.”*

### 4. Záró gondolatok

Látható, hogy a lengyel Alkotmánybíróság az alkotmányukat egy leronthatatlan értéknek tekinti és részben kizárja azt, hogy az uniós által alkotott joganyag érvényesüljön Lengyelország területén.

Felmerül a kérdés, hogy milyen hatása lehet az Európai Unió jogrendszerére az, ha egy tagállama ilyen álláspontot képvisel és nem hatja végre a Bíróság döntéseit. Egyértelmű, hogy minden ilyen eset gyengíti a közösségi jogrendszer erejét, és az abba vetett hitet. Amennyiben a közösségi jog nem hatékony, úgy egyik tagállam sem fogja elhinni, hogy bármilyen hátrány is érheti egy-egy

döntés be nem tartása esetén, így ez újabb és újabb jogsértésekhez vezetne, amely nyilván megbontja az Unió rendszerét és erejét. Ha ilyen jellegű szisztematikus jogsértésekről van szó, melyek során a tagállam arra hivatkozik, hogy a saját joga elsőbbséget élvez az uniós joggal szemben, így nem kell azt végrehajtania, akkor a többi állam ezt valószínűleg nem fogja eltérni.

Ha az elsőbbségi jogról több vita is gerjed, az akár rossz következményhez és problémákhoz vezethet, olyanokhoz is például, hogy újra kellene rendezni a tagállamok közti, és/vagy a tagállamok és az Unió intézményei közötti viszonyokat.

### **Források jegyzéke:**

- <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=LEGISSUM%3A114548>
- <https://hirnavigator.hu/hir/2292152-a-lengyel-alkotmanybirosag-hadat-uzent-az-unios-jognak>
- [https://hvg.hu/vilag/20210506\\_Lengyel\\_igazsagszolgalatas\\_ujabb\\_konfliktus\\_varhato\\_az\\_EU\\_birosagaval](https://hvg.hu/vilag/20210506_Lengyel_igazsagszolgalatas_ujabb_konfliktus_varhato_az_EU_birosagaval)
- [https://hvg.hu/vilag/20211007\\_A\\_lengyel\\_Alkotmanybirosag\\_hadat\\_uzent\\_az\\_unios\\_jognak](https://hvg.hu/vilag/20211007_A_lengyel_Alkotmanybirosag_hadat_uzent_az_unios_jognak)
- [https://hvg.hu/vilag/20211007\\_Reagalt\\_az\\_Europai\\_Bizottsag\\_a\\_lengyel\\_Abdontesre\\_az\\_unios\\_jog\\_elsobbseget\\_elvez\\_a\\_nemzeti\\_joggal\\_szemben](https://hvg.hu/vilag/20211007_Reagalt_az_Europai_Bizottsag_a_lengyel_Abdontesre_az_unios_jog_elsobbseget_elvez_a_nemzeti_joggal_szemben)
- <https://index.hu/kulfold/2021/10/07/dontott-a-lengyel-alkotmanybirosag-nincs-jogelsobbsege-az-eu-nak/>
- [https://regi.tankonyvtar.hu/hu/tartalom/tamop425/2011\\_0001\\_548\\_EU\\_jog/ch0...](https://regi.tankonyvtar.hu/hu/tartalom/tamop425/2011_0001_548_EU_jog/ch0...)
- <https://telex.hu/kulfold/2021/10/08/lengyelorszag-europai-unio>
- <https://www.portfolio.hu/gazdasag/20211007/sulyos-dontes-lengyelorszagban-az-eu-s-alapszerzodes-egyes-pontjai-osszeegyeztethetlennel-az-alkotmannyal-504224>
- <https://www.portfolio.hu/unios-forrasok/20211012/ido-kerdeses-magyarorszagon-is-sor-kerulhet-olyan-vitara-ami-lengyelorszag-es-az-eu-kozott-zajlik-504794>
- [Világ: Reagált az Európai Bizottság a lengyel Ab-döntésre: az uniós jog elsőbbséget élvez a nemzeti joggal szemben | hvg.hu](#)

## **AZ AB SZERINT NEM OKOZ HÁTRÁNYOS MEGKÜLÖNBÖZTETÉST A VÉDETTSÉGI IGAZOLVÁNY SZABÁLYOZÁSA\***

*Az Alkotmánybíróság 2021. október 19-én alkotmányjogi panasz útján hozott döntést a védettségi igazolványt szabályozó kormányrendelet alkotmányossági kérdésében, mely témában közel ezer beadvány érkezett a bírósághoz.*

A veszélyhelyzet idején alkalmazandó védelmi intézkedések második üteméről szóló 484/2020. (XI. 10.) Korm. rendelet 2020. november 11. napjával, a koronavírus-járvány második hulláma alatt lépett hatályba és számos, a járvány terjedését lassító intézkedést vezetett be, például éjszakai kijárási korlátozást este 8 és reggel 5 óra közötti időszakra, gyülekezési tilalmat, éttermekben a helyben fogyasztás megtiltását, üzletek nyitvatartási idejének korlátozását, a temetések és esküvők létszámának korlátozását. Az oltási program indulása nyomán 2021. február 13. napján lépett hatályba a koronavírus elleni védettség igazolásáról szóló 60/2021. (II. 12.) Korm. rendelet, amely védettségi igazolványra tette jogosulttá azokat, akik felgyógyultak a COVID-19 betegségből vagy védőoltást kaptak ellene. Az oltási program fellendülése nyomán a védelmi intézkedésekről szóló kormányrendeletek módosítása során olyan intézkedések is születtek, amelyek a védettségi igazolvánnyal rendelkező személyeket a koronavírus-világjárvánnyal összefüggő bizonyos korlátozások alól mentesítik.

A mentesülésre vonatkozó rendelkezésekkel szemben – amelyek a védettségi igazolvánnyal rendelkezők számára az azzal nem rendelkező személyekhez képest többletjogosítványokat adtak – közel ezer indítványozó nyújtott be alkotmányjogi panaszt és mivel az indítványok szövege lényegében azonos volt, vagy egymással megegyezett, az Alkotmánybíróság az alkotmányossági vizsgálatot egy eljárásban folytatta le.

Az indítványozók szerint a szabályozás diszkriminatív, aránytalanul hátrányos helyzetbe hozza mindazokat, akik egészségügyi kockázatok miatt nem veszik fel az oltást és ezért nem jogosultak koronavírus elleni védettségük igazolására. Továbbá ez súlyos alapjogsérelmet jelent, mivel sérül az emberi méltóság részét képező önrendelkezési jog is. Az indítványozók szerint a rendkívüli jogrend sem ad felhatalmazást a jogalkotó számára az emberi méltósághoz való jog korlátozására.

Az Alkotmánybíróság szerint az indítványok nem megalapozottak. A döntés szerint nem áll fenn diszkrimináció, mivel az Alaptörvény XV. cikk (2) bekezdésében garantált diszkriminációtilalom olyan élethelyzetekre áll fenn, amelyekben az emberek önazonosságát, identitását meghatározó lényegi tulajdonságuk miatt előítélettel, vagy társadalmi kirekesztéssel néznek szembe.

---

\* Készítette: *Németh-Kiss Szófia*, joghallgató, DE ÁJK

Vagyis a diszkriminációtílalalom alkotmányos klauzulája elsődlegesen a társadalom személyben rejlő és tetszés szerint nem változtatható tulajdonság mentén elkülönülő csoportjainak védelmét szolgálja. Az Alkotmánybíróság már többször kifejtette, hogy nem minősül megengedhetetlen megkülönböztetésnek, ha a jogi szabályozás eltérő jogalanyi körre vonatkozóan állapít meg eltérő rendelkezéseket. Az egyenlőség követelménye a jog általi egyenlőként való kezelésre irányuló alkotmányos elv, amely az azonos (homogén) szabályozási körbe vont jogalanyoknak a jogokból való egyenlő részesedését védi. Ez azt jelenti, hogy abban az esetben minősül alaptörvény-ellenesnek a megkülönböztetés, ha a jogszabály a szabályozás szempontjából azonos csoportba tartozó (egymással összehasonlítható) jogalanyok között tesz különbséget anélkül, hogy annak alkotmányos indoka lenne. Azok, akik védettségi igazolvánnyal rendelkeznek, mert az oltást felvették vagy a fertőzésen átestek, nem alkotnak homogén csoportot azokkal, akik személyében ez a feltétel nem áll fenn.

Az Alkotmánybíróság megállapította, hogy a veszélyhelyzet idején egyes alapvető jogok gyakorlása felfüggeszthető az Alaptörvény alapján, vagy az Alaptörvényben megállapított mértéken túl korlátozható. Ez alapján elfogadható a jogkorlátozás legitim céljaként a koronavírus-járvány leküzdése, az egészségügyi, társadalmi és gazdasági hatásainak a csökkentése és a károk enyhítése. Mivel a jogalkotó rendszeresen felülvizsgálta a korlátozó intézkedések fenntartásának szükségességét eleget tett az Alaptörvényből fakadó kötelezettségének is.

A határozat megállapította, hogy mivel az oltás felvételét a kormányrendelet nem tette kötelezővé, és ilyet az indítványozók sem állítottak, nincs érdemi összefüggés a támadott szabályozás és az emberi méltósághoz való jog, azon belül az önrendelkezési jog között sem. Az Alkotmánybíróság tanácsa ezért az indítványokat elutasította.

### **Források jegyzéke:**

- Magyarország Alaptörvénye XV. cikk (2) bekezdés
- 3188/2017. (VII. 21.) AB határozat
- 3073/2021. (III. 4.) AB határozat
- 484/2020. (XI. 10.) Korm. rendelet a veszélyhelyzet idején alkalmazandó védelmi intézkedések második üteméről
- 60/2021. (II. 12.) Korm. rendelet a koronavírus elleni védettség igazolásáról
- <https://alkotmanybirosag.hu/kozlemeny/nem-utkozik-a-diszkriminaciotilalmaba-a-vedettsegi-igazolvanhoz-fuzott-tobbletjogositvanyokra-vonatkozozabalyozas>

# A HÉAVISSZATÉRÍTÉS IRÁNTI KÉRELEM ÖSSZEGSZERŰSÉGE ÉS A KIALLÍTOTT SZÁMLÁN SZEREPLŐ ÖSSZEG KÖZÖTTI ELTÉRÉS ÜGYÉBEN DÖNTÖTT AZ EUB\*

*CHEP Equipment Pooling a belga jog szerint alapított társaság, amely a logisztikai ágazatban folytat raklapok forgalmazására irányuló tevékenységet. A társaság a Magyarországon vásárolt raklapok, a különböző tagállamokban működő, leányvállalatainak történő bérbeadásával foglalkozik.*

## 1. Bevezetés

A CHEP Equipment Pooling a közös hozzáadottértékadó (HÉA) -rendszerrel szülő, 2006/112/EK tanácsi irányelv értelmében “nem a visszatérítés helye szerinti tagállamban letelepedett adóalanynak” minősül, ezen irányelv 9. cikkének (1) bekezdése alapján ilyennek minősül *minden olyan adóalany, aki nem a visszatérítés helye szerinti tagállamban, hanem egy másik tagállam területén telepedett le.* Továbbá ezen irányelv 171. cikkének (1) bekezdése előírja, hogy “azon adóalany részére, aki nem telepedett le abban a tagállamban, ahol a HÉA hatálya alá tartozó termékeket szerez be, szolgáltatást vesz igénybe vagy termékimportot teljesít, de egy másik tagállamban letelepedett, a HÉA-visszatérítés a [2008/9] irányelvben megállapított részletes szabályoknak megfelelően történik, amely értelmében “*minden egyes tagállam a nem a visszatérítés [helye] szerinti tagállamban letelepedett valamennyi adóalanyának visszatéríti az ebben a tagállamban számára más adóalany által végzett termékértékesítéshez, illetve szolgáltatásnyújtáshoz kapcsolódóan, vagy az ebbe a tagállamba irányuló termékimporthoz kapcsolódóan felszámított HÉA-t,*” amennyiben az érintett termékeket és szolgáltatásokat a 2006/112/EK irányelv 169. cikkének a) és b) pontjában említett ügyletek céljaira, illetve a 2006/112/EK irányelv 194–197. és 199. cikkével összhangban a héa megfizetésére kötelezett személyek részére teljesített ügyletek céljaira használják.

## 2. Héa-visszatérítés iránti kérelem

A CHEP Equipment Pooling társaság belga héaalanyként a Magyarországon 2016. január 1-je és december 31. között megvásárolt raklapok és igénybevett szolgáltatások után kérelmet nyújtott be a magyar hatóságokhoz előzetesen felszámított héa visszatérítése iránt. Az elsőfokú adóhatóság, 2017. november 2-án további információkra vonatkozó dokumentumok benyújtására kérte az

---

\* Készítette: *Karácsony Roxána*, joghallgató, DE ÁJK

alapjárás felperesét, tekintettel arra, hogy a visszatérítési kérelemben a CHEP Equipment Pooling néhány olyan számlát is megjelölt, amelyek tekintetében a héa már visszatérítésre került, valamint eltéréseket találtak a kimutatásban szereplő héaösszegek és az ahhoz csatolt számlákon feltüntetett héaösszegek között. Ezt követően az adóhatóság a társaság által rendelkezésre bocsátott kiegészítő dokumentumok vizsgálatát követően 2017. november 29-i határozatában 254 636 343 forint (HUF) összeg erejéig helyt adott a CHEP Magyarország héa-visszatérítés iránti kérelmének, azonban 92 803 004 HUF összeg erejéig megtagadta a visszatérítést.

A társaság által benyújtott héa-visszatérítés iránti kérelmeket az elsőfokú adóhatóság három kategóriába sorolta. A hatóság nem adott helyt, azon kérelmek tekintetében, amelyek már visszatérítésre kerültek. Másodsor, azon kérelmek vonatkozásában, ahol a HÉA összege magasabb volt a kapcsolódó számlán feltüntetett összegnél, csak a számlán szereplő összeg erejéig teljesítette a visszatérítést. *“Harmadszor, azon kérelmeket illetően, amelyekben a HÉA összege alacsonyabb volt a kapcsolódó számlán szereplő összegnél, kizárólag a visszatérítési kérelemben szereplő összeg erejéig teljesítette a visszatérítést.”* A társaság az adóhatóság döntését kifogásolva, a kérelmek harmadik csoportját illetően arra hivatkozott, hogy a számlákon feltüntetett HÉA összege elméletileg magasabb összeg tekintetében keletkezett héa-visszatérítési jogot, mint amelyet ő maga a kimutatásban kért. A Nemzeti Adó- és Vámhivatal Fellebbviteli Igazgatósága helybenhagyta az elsőfokú adóhatóság határozatát, arra hivatkozva, hogy a harmadik kérelemcsoport vonatkozásában az eltérések kijavítására új kérelem benyújtása nélkül nem, új kérelem benyújtására pedig a vonatkozó jogvesztő eljárási határidő lejárta miatt már nem volt lehetőség, valamint hozzátette, hogy az elsőfokú adóhatóság nem volt köteles további kiegészítő információkat kérni a társaságtól, mivel az alapügy tényállása könnyen megállapítható volt. Ezt követően az alapjárás felperese keresetet nyújtott be az elsőfokú bíróságnak eljáró Fővárosi Közigazgatási és Munkaügyi Bírósághoz (Magyarország).

### 3. Előzetes döntéshozatal

Az elsőfokú bíróság elutasította a keresetet, azzal az indokkal, hogy *“a visszatérítéshez való jog, az eljárás megindítása és az említett visszatérítéssel érintett héa összegének meghatározása magától az adóalanytól függ, és hogy azáltal, hogy helyt adnának az alapjárás felperese által benyújtható hasonló keresetnek, kiüresítenék a visszatérítési kérelem intézményét”*. Az elsőfokú bíróság döntése kapcsán a társaság felülvizsgálati kérelmet nyújtott be a Kúriához, arra tekintettel, hogy a bíróság megsértette a héa-semlegességnek a 2006/112 irányelv 1. cikke (2) bekezdésében foglaltakat.

A Kúria az eljárást felfüggesztette és a másik tagállamban letelepedett adóalanyok részére teljesítendő héa-visszatérítést szabályozó 2008/9 irányelv 20. cikkének (1) bekezdésének értelmezését kérte az Európai Unió Bíróságától, amelyben arra kérdésre várt választ, hogy az irányelvvvel ellentétes e az, ha azon tagállam adóhatósága, amelyben egy másik tagállamban letelepedett adóalany héa-visszatérítés iránti kérelmet nyújt be, úgy ítéli meg, hogy elegendő információval rendelkezik ahhoz, hogy az említett kérelmet anélkül bírálja el, hogy ezen adóalanyt további információk szolgáltatására hívná fel, annak ellenére ha a visszatérítési kérelem és a számla nyilvánvaló, az adózó terhére számszaki eltérést mutat.

#### 4. Az Európai Unió Bíróságának ítélete

Az EUB kiemelte, hogy a visszatérítéshez való jog uniós szabályozás által bevezetett közös héarendszer egyik alapelvét képezi, amely főszabály szerint nem korlátozható és amelynek célja hogy *“a vállalkozót teljes egészében mentesítse a valamennyi gazdasági tevékenysége keretében fizetendő vagy megfizetett héa terhe alól. A közös héarendszer ebből következően valamennyi gazdasági tevékenység adóterhét illetően biztosítja a semlegességet, függetlenül e tevékenységek céljától és eredményeitől, feltéve hogy az említett tevékenységek főszabály szerint maguk is héakötelesek”*. Ennek kapcsán a héasemlegesség alapelve megköveteli, hogy az előzetesen felszámított héa visszatérítésére sor kerüljön, ha az anyagi jogi követelmények teljesülnek, abban az esetben is ha az adóalany bizonyos alaki követelményeknek nem tett eleget.

Az ügyben a magyar adóhatóság azután, hogy megállapította az eltéréseket a visszatérítési kérelem feltüntetett héaösszegek és az e kérelem alátámasztására benyújtott számlákon szereplő összegek vonatkozásában a 2008/9 irányelv 20. cikke (1) bekezdése alapján kiegészítő információkat kért az alapeljárás felperesétől, azonban a továbbiakban nem kért további kiegészítő információkat, mivel úgy ítélte meg, hogy elegendő információval rendelkezik ahhoz, hogy határozatot hozzon a visszatérítési kérelemről. Ugyanis az adóhatóság az adóalany által szolgáltatott adatok alapján a korábban ismertetett három kérelemtípust azonosított, amelyek közül az alapeljárás felperese a harmadik típus elutasítását kifogásolta. Ez utóbbi megtagadása mögött az adóhatóság azon megítélése áll, hogy *“kötvé van a visszatérítési kérelemben feltüntetett héaösszeghez, és nem kívánt az abban foglaltnál többet visszatéríteni, még akkor sem, ha a számlákon szereplő héaösszeg potenciálisan magasabb visszatérítéshez való jogot keletkeztetett”*, továbbá az adóalanyt terhelő kötelezettsége, hogy viselje a saját adminisztratív magatartásának következményeit. Az EUB felhívta a figyelmet arra, ha valamely tagállam uniós jogot hajt végre, úgy a megfelelő ügyintézéshez való jogból eredő követelményeket alkalmazni kell az adóellenőrzési eljárásban is, ennek kapcsán



pedig az alapügyben eljáró adóhatóság, a rá háruló ellenőrzési kötelezettsége keretében szükséges, hogy minden körülményre kiterjedő “gondos és pártatlan” vizsgálatot folytasson le. Tehát, amennyiben az adóalany hibás visszatérítési kérelmet nyújt be, és azt sem ő, sem az adóhatóság nem veszi észre, úgy az adóhatóság felelőssége nem megállapítható, kivéve ha a hiba könnyen észlelhető, amely megállapítása a megfelelő ügyintézés elve alapján rá háruló ellenőrzési kötelezettségének körébe esik.

Az EUB érvelése alapján az adóhatóság a megfelelő ügyintézés elve alapján és a héa-semlegesség elvével összhangban, az előzetesen felszámított héa visszatérítését - az anyagi jogi követelmények teljesülése esetén - abban az esetben is biztosítani kell, ha az adóalany bizonyos alaki követelményeknek nem tett eleget. Ha a hatóság “kérelmének módosítására hívja fel az adóalanyt azt követően, hogy a hatóság az e kérelmet érintő hibát tárt fel, meg kell állapítani, hogy mivel a módosításra irányuló kérelem az eredeti kérelemhez kapcsolódik, azt úgy kell tekinteni, mint amelyet ez utóbbi kérelem időpontjában, vagyis az alapügyben szóban forgó körülmények között a jogvesztő határidő lejártát megelőzően nyújtanak be.” Következésképpen, abban az esetben, ha az adóhatóság az adóalany “kellően feltárt hibáját” követően meg tudja állapítani a visszatérítendő héa összegét, a megfelelő ügyintézés elve alapján köteles kellő gondossággal tájékoztatni az adóalanyt azért hogy felhívja őt a visszatérítési kérelmének módosítására, hogy annak helyt adhasson.

### **Záró gondolatok**

Az EUB megállapította, hogy a nem a visszatérítés helye szerinti tagállamban, hanem egy másik tagállamban letelepedett adóalanyok részére a 2006/112 irányelvben előírt hozzáadottérték-adóvisszatérítés részletes szabályainak megállapításáról szóló, 2008. február 12-i 2008/9/EK tanácsi irányelv 20. cikkének (1) bekezdését az adósemlegesség és a megfelelő ügyintézés elvére tekintettel úgy kell értelmezni, hogy azzal ellentétben, ha a visszatérítés helye szerinti tagállam adóhatósága észleli, hogy a héavisszatérítési kérelem összegszerűsége és a kiállított számlán szereplő összeg között eltérés van, anélkül, hogy előzetesen, kellő gondossággal felhívna az adóalanyt, hogy kérelem útján módosítsa a kérelmét, amelyet az eredeti kérelem időpontjával azonos időben benyújtottak kell tekinteni.

## AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG INTÉZKEDÉSCSOMAGOT JELENTETT BE AZ ENERGIÁVÁLSÁG KEZELÉSÉRE, ÁTVÉSZELÉSÉRE\*

*Az október 21-én tartott EU csúcson megszületett intézkedéscsomag fontos körülménye a nagymértékben megemelkedett gáz- és áramárak hatása, amit minél inkább enyhíteni kellene a következő hónapokban a sérülékeny lakossági fogyasztói és kis- és középvállalkozói-körben. Bár a testület szerint az árak visszaesése akár tavaszig is eltarthat, mindenképpen fontos volt tisztázni, hogy a jelenlegi jogi keretek között mit is tehetnek rövid-, illetve középtávon az uniós tagállamok.*

Az anyag- és energiaválság igazán veszélyessé az utóbbi 40-50 évben vált. Szembesülnünk kellett azzal a ténnyel, hogy a Föld erőforrásai nem kimeríthetetlenek, és, ha folytatjuk a luxusfogyasztást, az emberiség néhány generáció során felhasználja a teljes nyersanyag- és energiakészletet. Az energiának a pénzben kifejezett ára mellett a társadalom igen magas környezeti árat fizet a használatáért, az emberek és a környezet egészségének károsításával. A kvótakereskedelem beindítása és a karbon vám bevezetése mellett az uniós vezetők további döntéseire van szükség a szén-dioxid-kibocsátás visszaszorítására.

Az október végi EU-csúcs eredménye és zárónyilatkozata alapján utaltak az uniós állam- és kormányfők arra, hogy a tagállamok meghatározott lépések segítségével önállóan oldják meg a problémákat. Emellett azzal is tisztában vannak, hogy rövidtávon nem igazán lehet letörni érdemben az áram- és gázárakat, ezért inkább a lakosság és a kis- és középvállalkozások, mint sérülékeny fogyasztók helyzetének javítására kell fókuszálni azokkal a lépésekkel, amelyeket az említett intézkedéscsomagban meghatároztak. Beleírták még azt is a nyilatkozatba, hogy meg kell vizsgálni az európai áram- és gázpiac működését, és mérlegelni kell olyan közép- és hosszú távú intézkedések foganatosítását, amely a háztartásokat és a vállalkozásokat segítené, hogy megfizethető áron jussanak energiához. Azonban ebből is érzékelhető, hogy még a tagállamok szoros együttműködése során sem igazán lehetséges már rövidtávon letörni az árakat.

Brüsszeli felhatalmazással a tagállamok a rövid távú intézkedések között megtehetik, hogy rendkívüli állami juttatásokat adnak a rezsizsámlák kifizetéséhez, ideiglenesen engedélyezik a számlafizetés halasztását, illetve beépíthetnek olyan intézkedéseket is a nemzeti szabályozásba, mint például hogyan gátolják meg a nem-fizető fogyasztók leválasztását a hálózatokról (órákikapcsolás, leszerelés). A Bizottság szerint az előbb említett lépéseket a tagállamok a szén-dioxid kvóták értékesítéséből származó bevételekből is

---

\* Készítette: *Szutor Beáta Bella*, joghallgató, DE ÁJK

finanszírozhatják, illetve az energiaárakra rakódó adókból is azok célzott csökkentésével. Természetesen a megújuló energia is említésre került az intézkedéscsomagban úgy, hogy a tagállamoknak elő kell segíteni az ezen energia vásárlási szerződésekhez való szélesebb körű hozzáférést, és támogassák azokat kiegészítő intézkedésekkel.

A tagállamok speciális intézkedések belefoglalását is szorgalmazták a zárónyilatkozatba. A cseh miniszterelnök függetlenné szeretne válni az orosz gáztól, ezért olyan gázszerződés megkötésére biztatott másokat, amely ezt lehetővé teszi. A Bizottsági elnök szerint azonban ez pont gátolná az EU klímavédelmi erőfeszítéseit.

A nukleáris energia is kiemelt téma volt; az EU-csúcs előtt tíz tagállam, köztük Magyarország is írásban szorgalmazta annak zöld energiaforrásként való elfogadását a zöld taxonómia rendeletben, de ez erős ellenállásba ütközött az atomenergia-ellenes Luxemburggal és Ausztria vezetőjével, így erről nem került bele semmi a zárónyilatkozatba.

A zárónyilatkozatba ezen kívül még belekerült, hogy az Európai Tanács felkéri az Európai Beruházási Bankot, hogy vizsgálja meg, hogy – a jelenlegi tőkéje által biztosított mozgástéren belül – miként gyorsíthatók fel az energetikai átalakulást szolgáló beruházások, annak érdekében, hogy csökkenjen a jövőbeli zavarok kockázata, és teljesüljenek Európa globális konnektivitást célzó törekvései.

Összességében megállapítható, hogy az Európai Tanács következtetései az energiáról elég sok pontot tartalmazva a legfontosabb témaköröket felölelik, a tagállamok vezetői mellett a Bizottságot, a Tanácsot, és az Európai Beruházási Bankot utasításokra szólítja fel. A zárónyilatkozat utolsó pontjában megfogalmazásra került az is, hogy az Európai Tanács folyamatosan figyelemmel fogja kísérni a helyzet alakulását, és decemberben visszatér a kérdésre.

### **Források jegyzéke:**

- <http://globalproblems.nyf.hu/globalis-problemak/anyag-es-energiavalsag/#labl>
- <https://forbes.hu/zold/raallt-az-eu-a-szen-dioxid-kibocsatas-visszaszori...>
- <https://www.consilium.europa.eu/hu/press/press-releases/2021/10/22/european-council-conclusions-on-covid-19-energy-trade-and-external-relations-21-october-20211#>
- <https://www.portfolio.hu/gazdasag/20211022/energiavalsag-eldontottek-az-eu-vezetok-hogy-mindenki-oldja-mega-otthon-a-bajokat-506578>

---

## SZERZŐINK FIGYELMÉBE

---

A Közjavak folyamatosan várja a minimum 10.000, maximum 25.000 karakter terjedelmű, a folyóirat profiljába illeszkedő tanulmányokat. A kéziratok megküldése előtt javasoljuk a formai követelményekre vonatkozó szabályok áttanulmányozását. A megjelentetni kívánt tanulmányokat a szerkesztőbizottság részére az alábbi e-mail címre kérjük megküldeni: [bartha.ildiko@law.unideb.hu](mailto:bartha.ildiko@law.unideb.hu)

A szerkesztőbizottság által befogadott tanulmányok hagyományos módon, a negyedévente megjelenő elektronikus folyóiratban, valamint az interaktív [kozjavak.hu](http://kozjavak.hu) blogoldalon is megjelennek. Erre tekintettel a tanulmányok elkészítését és benyújtását kétféle formában kérjük megtenni.

### Formai követelmények

A tanulmányokat word dokumentumban, Times New Roman betűtípusban, 12-es betűmérettel, normál sortávolsággal, sorkizártan kérjük elkészíteni.

### Hivatkozási rendszerre vonatkozó követelmények

A szerkesztőbizottság kéri a szerzőket, hogy amennyiben lehetőség van rá, a tanulmányokat egyfelől a hagyományos szövegekőzi lábjegyzettel ellátott formátumban, valamint az elektronikus megjelentetést elősegítő sorkőzi hivatkozásokat tartalmazó változatban is szíveskedjenek elkészíteni.

#### ***1. Blog változat:***

Amennyiben a forrás nyilvános weboldalon is teljes terjedelemben elérhető (pl. egy hatályos törvényszöveg, tanulmány, jelentés stb.), akkor a wordbe ágyazott hiperhivatkozással (a hiperlinket a szövegben a forrásra egyértelműen utaló szóhoz vagy szókapcsolathoz rendeljük hozzá).

#### *Példa:*

"Az információszabadság lényege, hogy a társadalom tagjainak joga van a közérdekű adatokat ([Infót. 3. § 5.](#)) megismerni, betekinteni az ezekkel kapcsolatos dokumentációba."

Amennyiben tudományos irodalmi forrást hivatkozunk meg ezzel a módszerrel, a hiperlink alatt csak olyan elérhetőséget adjunk meg, amely a közlemény bibliográfiai adatait is teljeskörűen tartalmazza és a szerzői jogi követelményeknek megfelelően lett közzétéve. Amennyiben ez nem lehetséges, a 2. pontban ismertetett hivatkozási formát alkalmazzuk.

Ha nem érhető el (vagy nem teljes terjedelemben) a forrás nyilvános weboldalon, a forrást a megfelelő szövegrész után szögletes zárójelben jelöljük a folyóirat változathoz lentebb megadott hivatkozási rendszer szerint.

## **2. Folyóirat változat:**

### Könyveknél:

Sivák József–Vigvári András (2012): *Rendhagyó bevezetés közpénzügyek tanulmányozásába*. Budapest: Complex, 35-40.

### Tanulmánykötetben, gyűjteményes kötetben megjelent szövegek esetében:

Mickiewicz, Ellen (2000): Institutional Incapacity, the Attentive Public, and Media Pluralism in Russia. In: Richard Gunther, Richard Mughan, Anthony (eds.): *Democracy and the Media*. Cambridge: Cambridge University Press., pp. 85–121.

### Folyóiratban megjelent tanulmány esetében:

Selck, J. Torsten (2004): On the Dimensionality of European Union Legislative. In: *Journal of Theoretical Politics*. Vol. 16., No. 2. April, pp. 203–222.

### Hetilapokban/napilapokban megjelent, szerző nélküli írások hivatkozása:

Közös rendszer – felkészült irányítás (2011). In: *Szabadhajdú Városi Hetilap*, 2011. 21. évf. 42. sz. (12. 20.) 4–5. old.

Mindegyik fenti esetben az alábbiak szerint kérjük a pontos oldalszám megjelölését, amennyiben szükségessé válik: magyar szakirodalomnál „34–54. old.” és angol szakirodalomnál „pp. 34–54.”

Kérjük, hogy a szerzők a tervezett tanulmány részét képező képeket, ábrákat vagy táblázatokat is külön dokumentumban is küldjék el (ábrák és táblázatok esetében olyan formátumban, amelyben lehetséges ezek szerkesztése - diagramoknál excelben).

© 2022 MTA-DE Közszolgáltatási Kutatócsoport.

A mű szerzői jogilag védett. Minden jog, így különösen a sokszorosítás, terjesztés és fordítás joga fenntartva. A mű a szerzők írásbeli hozzájárulása nélkül részeiben sem reprodukálható.

Idézni, szöveges tartalmat átvenni csak a forrásra való hivatkozással szabad.