

# PILÓTASZÉKBEN AZ EU? A LÉGI KÖZLEKEDÉS UNIÓS POLITIKÁJA\*

*Hadházi Edit – Szücs Tamara Dóra<sup>1</sup>*

*Gondoljunk bele, hogy napjainkban mennyire könnyen eljuthatunk A pontból B pontba repülőgéppel az Európai Unión belül! Ami minket illet, hazánkban a legtöbb uniós ország repülőgéppel történő eléréséhez a budapesti reptérre kell ellátogatnunk, ahol bár sokszor hosszú késésekkel állunk szemben, és a szolgáltatások minősége is hagy maga után némi kivetni valót, de összességében a határok könnyedebb leküzdése miatt elviseljük ezeket a hiányosságokat. Előrevetíthető, hogy a probléma oka többek között, hogy a külföldi tulajdonosok kezében lévő Budapest Airport az utóbbi időben a magyar állam visszaállamosítási kivánságlistáján igen előkelő helyet foglal el. A magyar állam minden lehetséges eszközt bevet a mihamarabbi visszaszerzésre, egyben a számára legkedvezőbb feltételekkel megvalósuló tranzakció nyélbeütésére, mivel azonban az állam akciója uniós jogi kérdéseket is felvet, azt az Unió sem tudja némán szemlélni.*

*Írásunkban mindenekelőtt általánosságban ismertetjük a légi forgalom piacának sajátosságait, majd rátérve a légi kikötők tulajdonlásának kérdésére, feltárjuk a létező tulajdonosi modelleket az Európai Unióban. Ezután górcső alá vesszük a budapesti reptér múltját, jelenét és lehetséges jövőjét, illetve a visszaállamosítással kapcsolatban kialakított uniós nézőpontot. Végezetül felsorokoztatjuk a vizionált tulajdonosváltás mellett és ellen szóló érveket, saját álláspontunkkal sem adós maradvá.*

## **1. A légiközlekedés sajátosságai**

A légiközlekedés, mint uniós politika elemzésének első lépéseként érdemes górcső alá venni az Európai Unió légiközlekedési piacát már csak annak sajátosságaira, egyedi vonásaira tekintettel is. Először azt láthatjuk, hogy a légiközlekedési piac a diverz érdekek ütközési pontjának tekinthető.

Amennyiben az uniós polgárok szemszögéből vizsgáljuk a területet, akkor a piacon megvalósítandó legfőbb célnak a lehető legkedvezőbb körülmények megteremtését kell tekintenünk, még hozzá több aspektusban is. Lényeges, hogy ideálisak legyenek az árak, a szolgáltatás minősége, a hozzáférés feltételei, de nem elhanyagolható szempont a biztonság, a pontosság, az áttekinthetőség és az előreláthatóság sem. Mindezen faktorok hozzájárulnak ahhoz, hogy az uniós

---

\* DOI 10.21867/KjK/2023.3.4.

<sup>1</sup> Hadházi Edit - Szücs Tamara, egyetemi hallgatók, Debreceni Egyetem Állam-és Jogtudományi Kar

polgárok élhessenek a szabad mozgáshoz való jogukkal, amit az EUMSZ. 21. cikke biztosít számukra.

Nem hagyhatjuk figyelmen kívül a piaci szereplőket sem, tagadhatatlan ugyanis, hogy a légiközlekedési piac a befektetési ágazatok között az egyik legjövődolgozóbbnak tekinthető. A piacot a befektetők éppen ezért igyekeznek úgy befolyásolni a szakpolitikai döntéseket, hogy az érdekeiknek a legmegfelelőbb legyen.<sup>2</sup> A piaci szereplők oldaláról nézve az is elengedhetetlen, hogy a légiközlekedési piacon is tisztességes verseny valósuljon meg és elkerülhető legyen, hogy azt az állami támogatások vagy harmadik országok felől tapasztalható torzító intézkedések csorbítsák.<sup>3</sup>

Képbe kerülnek a tagállamok érdekei is, hiszen kulcsfontosságú kérdés, amint majd látni fogjuk, hogy az egyes országokban lévő nemzetközi repülőterek állami tulajdonban vannak-e vagy magánkézben. A légi kikötők tulajdonlása és ellenőrzése kérdésében tehát a tagállam és a piaci szereplők érdekei konkurálhatnak egymással, így indokolt az „egyszerű uniós polgárok”, vagyis a piacon fogyasztóként megjelenők érdekei védelmét is érvényre juttatni és ahhoz különös gondossággal hozzáállni.

A protektív megközelítés a fogyasztók tekintetében azért is lényeges, mert a légiközlekedési piacon a szolgáltatás nyújtója valamilyen vállalkozás. Az információs aszimmetria mint piaci kudarc hatásainak mérséklése tehát mindenképpen indokolt a fogyasztó kiszolgáltatott helyzetének kiküszöbölése érdekében.

További specialitása a légiközlekedési piacnak, hogy azt olyan rendkívüli körülmények befolyásolhatják, amelyeket minden észszerű intézkedés ellenére sem lehet elkerülni. A légi közlekedésre hatással lehetnek a meteorológiai feltételek, a biztonsági kockázatok, a repülésbiztonsági hiányosságok, de még a politikai instabilitás vagy a sztrájk is. Tekintettel az fogyasztók érdekeire, ezen tényezők kiküszöbölését a piacon vitathatatlanul biztosítani kell és lehetőség szerint megakadályozni, hogy azok kedvezőtlen hatást gyakoroljanak az uniós polgárok által igénybe vett szolgáltatásra.

Jelentős szerepe van végül a légiközlekedési piacon az utasok tájékoztatáshoz való jogának is, mert a légi közlekedési szolgáltatás hibás vagy késedelmes teljesítése a fogyasztók más, jog által szabályozott társadalmi viszonyaira is hatással lehet. A légi közlekedés egy olyan szolgáltatás, amely személyek szállításával hozzájárul ahhoz, hogy eleget tehessenek kötelezettségeiknek vagy megvalósíthassák céljaikat, többek között lehetővé teszi a munkahelyen való megjelenést, valamilyen szerződés teljesítését, egy üzleti megállapodás megkötését. Nem kétséges tehát, hogy abban az esetben, ha egy utas beszállását visszautasítják akarata ellenére, járatát törlik, vagy az

---

<sup>2</sup> Bartha Ildikó (2015): *Nemzetközi szerződések mozgásban*. Dialóg Campus Kiadó, Budapest, 207-208.

<sup>3</sup> Európai Parlament (2022): *Légi közlekedés: piaci szabályok*. 6. [https://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/hu/FTU\\_3.4.6.pdf](https://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/hu/FTU_3.4.6.pdf) (2022. 11. 19.)

jelentős késéssel indul, a fogyasztónak tisztában kell lennie jogaival, és azzal, hogy kivel szemben léphet fel esetleges kártérítési igényével.

Nem véletlen, hogy az Európai Unió egy rendeletben rögzítette az utasoknak nyújtandó segítség közös szabályait a légi közlekedésben jelentkező fent említett problémák rendezésére. A tagállamoknak a rendelet betartását biztosítaniuk és felügyelniük kell, és megállapítaniuk a megsértés esetén alkalmazandó szankciókat, tehát a közhatalommal rendelkező állam fellépése mindenképpen indokolt a légi piacon a fogyasztók védelme érdekében.<sup>4</sup>

A légiközlekedési piac liberalizációjára szintén e szemléletmód, vagyis az utasok érdekeinek előtérbe helyezése jegyében került sor. Európában a légi közlekedés területére egészen az 1980-as évekig a nemzeti piacokra való széttöredezettség és a valódi verseny hiánya volt jellemző, ugyanis a repülőterek monopol helyzetben lévő nemzeti légitársaságok vagy az állam kezében voltak, illetve állami irányítás alatt álltak. Miért jelentkezett egyre nagyobb igény a kompetitív piacra? Vitathatatlan, hogy az életszínvonal emelkedése miatt egyre többen szerették volna ezt a közlekedési módot igénybe venni az utazásra, ezzel párhuzamosan pedig a szolgáltatás minőségének javulása és árának minél kedvezőbb meghatározása egyre fontosabb tényezőkké váltak.

A légi közlekedés piacának liberalizációja iránti igény tehát szükséghelyzetet teremtett Európában, amire az 1986-os Egységes Európai Okmány aláírása és az 1985-ös Fehér Könyvben a belső piac kibontása adott választ. A védett nemzeti piacokat fokozatosan átalakították egy egységes piaccá, ahol megvalósul a verseny, illetve az említett dokumentumok megadták a kezdő lökést a közös légiközlekedési politika megteremtésének is. A folyamat eredményeként a légi közlekedés lett az első olyan közlekedési mód, amely az egységes integrált piac előnyeit teljes mértékben kihasználja.

A légiközlekedési politika célkitűzései között az 1980-as évek vége óta szerepel, hogy a tagállamok a légiközlekedéssel kapcsolatos külpolitikájukat és fellépésüket a nemzetközi szintéren hangolják össze, valamint valósítsanak meg információcserét. A légiközlekedési politika alapjait azonban mégis három intézkedéscsomag fektette le. Az első kettő még csak fellazította azokat a rendelkezéseket, amik a viteldíjra és a kapacitásokra vonatkoztak. A légitársaságokra vonatkozó kereskedelmi korlátozások eltörlése, így a légiközlekedési piac egységessé válása pedig a harmadik intézkedéscsomaghoz köthető. A közös légiközlekedési politika tekintetében azonban továbbra is voltak megvalósítandó feladatok, nevezetesen: a légi fuvarozók azonos jogai és kötelezettségei, a diszkriminatív gyakorlatok eltörlése, a tisztességes verseny biztosítása, a szolgáltatásokhoz való megfelelő hozzáférés biztosítása. Bár az EU rendeletalkotás által folyamatosan törekszik e célok elérésére, mégis azt

---

<sup>4</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 261/2004/EK rendelete (2004. február 11.) visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról, és a 295/91/EGK rendelet hatályon kívül helyezéséről.

láthatjuk, hogy a légitársasági piac továbbra is tökéletesítésre szorul, például a környezetvédelem és fenntarthatóság, illetve a légitársaságok és repülőterek pénzügyi nehézségei tekintetében.<sup>5</sup>

## 2. A repülőtéri tulajdoni viszonyok alakulása Európában

Az állami szerepvállalás a légi közlekedés piacán azért is lényeges, mert nem tekinthető mellékes kérdésnek, hogy az országban lévő, stratégiai pozíciót betöltő nemzetközi repülőtér állami tulajdonban van-e vagy magánkézben.<sup>6</sup> A repterek tulajdonosi szerkezete igen széles skálán mozog, és amellett, hogy a sarokpontokat az állami- és magántulajdon jelenti, a paletta ezek mellett rendkívül színes lehet a tulajdonosi arányokat tekintve. Lássuk, hogyan alakulhatnak a repülőtéri tulajdonviszonyok, milyen módon jelenhet meg az állam, ezúttal tulajdonosként a légi piacon!

### 2.1. Tulajdonos az állam

Európában a repülőterek tulajdonviszonyait illetően a legáltalánosabb gyakorlat az, hogy a légitársaság tulajdonosa egészben, vagy részben az állam. Romániában a bukaresti repülőtér például többségében állami tulajdonban van, Délkelet-Európa egyik legforgalmasabb repülőtere lévén pedig, nem kérdés miért akarja az aktuális nemzeti kormány ellenőrzése alatt tartani azt. Állami tulajdonban van még ezenkívül a spanyol, a portugál, a görög, de a belga vagy a holland reptér is.

Hangsúlyoznunk kell azonban, hogy nem ördögtől való az, ha az állami többség mellett magánbefektetők is megjelennek a légitársaságok tulajdonosai között. Hasznos lehet más piaci szereplők bevonása a versenyképesség biztosítása szempontjából, ám megfigyelhető, hogy az európai államok óvatosan „engedik ki a kezeik közül” a repülőterek részesedéseit, és csak kis mértékben teszik lehetővé a magánbefektetőknek, hogy tulajdonosként, és így döntési befolyást szerezzenek.

### 2.2. Tulajdonos a regionális vagy helyi kormányzat

Európában Németországban a leginkább jellemző, hogy az államon kívül a légitársaságok tulajdonosai között a regionális és a helyi önkormányzatok is megtalálhatóak (magánbefektetőkkel együtt). Az állam részvényes mind a

---

<sup>5</sup> Európai Parlament: *Ismertető az Európai Unióról-Légi közlekedés piaci szabályok*. 1-2. o. <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/hu/sheet/131/legi-kozlekedes-piaci-szabalyok> (2021. 10. 17.)

<sup>6</sup> Body Géza (2020) : *A repülőterek visszaállamosításának korszakát éljük*. <https://novekedes.hu/elemzesek/a-repterek-visszaallamositanak-korszakat-eljuk> (2021. 10. 17.)

berlin-brandenburgi, mind a müncheni és frankfurti repülőterekben, de emellett utóbbi felett Frankfurt városa is ellenőrzést gyakorol.

A regionális vagy helyi kormányzat tulajdonosként megjelenése azért lehet indokolt, mert a régióban a repülőtér, mint meghatározó jelentőségű objektum fejlesztési politikájáról való döntések meghozatala nagyban érinti azt a kormányzatot, amelynek területén az megtalálható. A régióban vagy helyi szinten a repülőterek kihasználásához kapcsolódó valamennyi feladatot és feltételt leghatékonyabban az illetékes kormányzat tudja összehangolni, abban az esetben pedig, ha a repülőtér tulajdonosai között is megtalálható, beleszólása a legfontosabb döntésekbe mindenképpen garantált.

### **2.3. Tulajdonos egyéb állami szektor vagy állami vállalat**

Nem ritka az sem, hogy a repülőterek tulajdonosa egy állami vállalat. Ez a tulajdonosi viszony azért lehet hasznos, mert, így az állami vállalat képes meghatározni az ország teljes légi közlekedési piacát, főként, ha még az állami infrastruktúra is hozzá tartozik. A varsói repülőtér vonatkozásában ez a megoldás különösen szerencsés a lengyeleknél, hiszen Közép-Európa egyik legnagyobb repteréről van szó, és e csomópont által biztosított a hozzáférés a nemzetközi szállítási útvonalak nagy részéhez. Egy állami vállalat ezenkívül képes a repülőterek fejlesztésére, fenntartására is, mi több, a légitársaságok megtelepedésére is ösztönzően hathat.

Lengyelországban találhatunk példát arra is a fővárosi légikikötővel összefüggésben, hogy egy nemzeti légitársaság a lengyel államkincstár tulajdonában van, miközben az egyik minisztérium felügyelete alatt áll, így megállapítható, hogy a varsói repülőtér az állam minden aspektusból az ellenőrzése alá vonta, és kihasználja az ebből adódó előnyöket, többek között a majdnem 20 milliós évenkénti utasforgalmat.

### **2.4. Tulajdonos az állam, kezelő az ipari és kereskedelmi kamara**

Sajátos „hibrid” megoldás, amikor a repülőtér tulajdonviszonyai eltérően alakulnak annak területe, a légtéri és földi infrastruktúra, valamint az üzemeltetés és kezelés tekintetében. Bevett gyakorlat ugyanis, hogy előbbi tulajdonosa az állam vagy a kormányzati szervek csoportja, míg utóbbiakat egy koncesszió keretében egy magánvállalatnak, konzorciumnak vagy kereskedelmi kamarának adják át.

Francia- és Olaszország esetében például pontosan ez a helyzet: számos légikikötő tulajdonosa az infrastruktúra tekintetében az állam, az üzemeltetést viszont a helyi kereskedelmi kamara végzi. Egyfajta „jut is, marad is” logika alapján gondolkoznak ezek az államok, hiszen az „arany tojást tojó tyúkról” teljes egészében nem kívánnak lemondani, viszont a magánszektor az új beruházások finanszírozására szeretnék kihasználni. A repülőtér területét és az

infrastruktúrát ezért nem privatizálják, csak a működtetés jogát adják koncesszióba.

## 2.5. Privatizált repülőterek

Végül, Európában a legritkábban alkalmazott koncepció, amikor a repülőtér teljes magánosítására kerül sor. Érdekes módon több nagyváros légitikikötője is a privatizáltakhoz tartozik, például a római vagy a koppenhágai.

Megfigyelhető azonban, hogy a repülőterek, különösen a nemzetközi légitikikötők privatizációja már kiment a divatból Európában, a legtöbb országban helyesen ismerték fel, hogy eljött az ideje a részesedések visszavásárlásának, illetőleg számos állam nem is hajlandó részvényeit a magánszektor szereplői kezébe adni. Hangsúlyoznunk kell, hogy azok az országok, ahol a nemzetközi repülőterek privatizálásra kerültek, jellemzően fejlett gazdasággal rendelkeznek. Pontosan emiatt inkább a magánosítás előnyeit használják ki, nevezetesen a nagyobb beruházások és a fenntartható fejlődést elősegítő fejlesztések piaci szereplők általi finanszírozását és a versenyképesség garantálását.<sup>7</sup>

## 3. A magyar reptér múltja, jelene és jövője

A fővárosi reptér megépítése után jó pár évtizedig kizárólagos állami tulajdonban volt.<sup>8</sup> A privatizáció első etapja 2005 végén ment végbe, amikor a privatizációs tender nyertese, egy brit vállalat megszerezte a reptér részvényeinek 75 százalékát.<sup>9</sup> A privatizáció második etapja 2011-re datálható, ekkor a magyar állam – élve a korábbi privatizációs szerződésben kikötött opciós jogával – eladta a fennmaradó 25 százalékos részvénycsomagot egy német vállalatnak.<sup>10</sup> Ezzel a lépéssel a reptér feletti magyar állami tulajdon teljes egészében megszűnt.

Ami a jelenlegi Budapest Airport Zrt. tulajdonosi összetételét illeti, az három külföldi vállalat, egy szingapúri befektetési alap, egy kanadai nyugdíjalap és egy német repülőtér-üzemeltetéssel foglalkozó cég között oszlik meg.<sup>11</sup> A reptér a 2010-es években sikertörténetet könyvelhetett el, de a fejlődéstörténetben súlyos törésként jelentkezett a COVID-járvány nyomán kibontakozó gazdasági válsághelyzet, amely a budapesti reptér forgalmának, árbevételének drasztikus visszaeséséhez vezetett.<sup>12</sup>

<sup>7</sup> Novoszáth Péter: Repülőterek tulajdonviszonyai az Európai Unióban. *Polgári Szemle*. 1. évf., 8. szám.

<sup>8</sup> Budapest Airport (2020): A repülőtér története.

<sup>9</sup> MTI (2005): *Budapest Airport-privatizáció: aláírták a szerződést*.

<sup>10</sup> Vácz István (2021): *A Budapest Airport lehet Mészáros Lőrinc következő célpontja*.

<sup>11</sup> Borsi Gergely (2021): *Magyar milliárdos venné meg a Budapest Airportot*.

<sup>12</sup> Zsiborás Gergő (2021): *Kiszámoltuk, hány száz milliárdba kerülhet a ferihegyi reptér*.

A magyar államnak nem titkolt célja, hogy amennyiben a körülmények adottak lesznek, vissza kívánja vásárolni a fővárosi repteret. A koronavírus miatt gazdaságilag legyengült reptér ideális vételi célpont volt, így 2020. októberében egy magyar és amerikai cégekből álló konzorcium vételi ajánlatot tett a jelenlegi külföldi tulajdonosoknak, de a magyar állam ekkor még távol maradt, bár több befektető esetén beazonosítható kormányzati érdekelttség.<sup>13</sup> Ezt valamennyi külföldi tulajdonos határozottan elutasította, és hangsúlyozták, hogy nincs rajtuk eladási nyomás, a vételi ajánlat konkrét összegét egyébként is túl alacsonynak tartották.<sup>14</sup> A következő vételi ajánlat 2021. júniusáig váratott magára, a konzorcium immáron a magyar állammal kiegészülve újabb ajánlatot tett, a konkrét összeg 4 milliárd euró volt és a Budapest Zrt. teljes értékére vonatkozott (tehát magában foglalta a negatívákat, a reptér hitelállományát is).<sup>15</sup> A Budapest Airport Zrt. tulajdonosai ezt az összeget már nem automatikusan utasították vissza, de még mindig a piaci ár alattinak ítélték meg (a reptér teljes értéke becslések 4,4 milliárd euró körül lehet).<sup>16</sup> 2021. októberéig állandó tárgyalások folytak a külföldi tulajdonosokkal, végül 2021 októberében a magyar állam és a konzorcium újabb vételi ajánlatot tett a reptér külföldi tulajdonosainak: immáron 4, 4 milliárd eurót ajánlottak fel.<sup>17</sup>

A végleges döntés a tulajdonosi oldalról máig nem született meg. 2021 végén több szakértő is határozottan úgy vélte, hogy a felek ezen az árszinten meg tudnak majd állapodni, ezt alátámasztani látszott az átvilágítási folyamat megindítása is.<sup>18</sup> 2022-ben a kérdéskör mégis parkolópályára került, amelyet mindenekelőtt az áprilisban megvalósuló választással összefüggő rizikó indokolt. Mára kijelenthetjük, hogy a vételi célpont elszállni látszik, ugyanis sem a makrogazdasági környezet, sem a Budapest Airport látványosan javuló teljesítménye, így megnövekedett értéke nem kedvez a magyar reptér visszavásárlásának.<sup>19</sup>

#### 4. Uniós reflexió

Ami az Európai Uniót illeti, mindig is aggódva figyelte a magyar állam deprivatizációs kísérletét.

Az EU konfliktusba való bekapcsolódásának első állomásaként említhető, hogy az Európai Újjáépítési és Fejlesztési Bank által lehetősége lett volna a Budapest Airport Zrt.-nek 2020-ban egy kölcsönhöz való hozzáférésre, amelyből lehetővé vált volna a pénzügyi stabilizálás és az alkalmazottak

---

<sup>13</sup> Horváth Bence (2021): *Jellinek Dániel elismerte, hogy tárgyalnak a Budapest Airport felvásárlásáról.*

<sup>14</sup> Zsiborás: *i.m.*

<sup>15</sup> HVG: *Ajánlatot tett a kormány a Budapest Airportra.* 2021.

<sup>16</sup> Zsiborás: *i.m.*

<sup>17</sup> Zsiborás Gergő (2021) : *Brutális árat ajánlott Ferihegyért a magyar állam, közel lehet a megegyezés.*

<sup>18</sup> Portfolio (2021): *Még egy lépéssel közelebb a kormány a budapesti reptér megvásárlásához.*

<sup>19</sup> Mester Nándor (2022): *Úgy tűnik, Orbán Viktorék lecsúsznak a ferihegyi repülőtérrel.*

bérének kifizetése is, akiket még nem kellett elbocsátaniuk.<sup>20</sup> Mivel azonban a kölcsönprogram Magyarországra irányult volna, a kormánynak vétőjoga volt a kérdésben, amellyel élt is, így a kölcsönhöz jutás megghiúsult. A vétőjog szokatlan gyakorlása európai szinten kérdéseket vetett fel, figyelembe véve, hogy 2020 őszén már vételi ajánlat megtételére is sor került a Kormány gazdasági partnerei részéről a Budapest Airport Zrt-re.

A Budapest Airport Zrt egyik tulajdonosa ezt követően, 2021. májusában az Európai Bizottsághoz fordult egy egyedülálló panasszal, amelyben a magyar kormány általi nyomás gyakorlásra hivatkozott abban a vonatkozásban, hogy egy olyan befektetői körnek kellene eladnia a repülőteret üzemeltető társaságot, amely a kabinet által kedvezményezett.<sup>21</sup> Az Európai Bizottság nyilatkozata alapján egyértelmű, hogy az EU kritikával szemléli az állam „harcát” a gazdasági társasággal, ugyanis nem kétséges, hogy a kormány általi presszió célja a visszaállamosítás megvalósítása, annak ellenére, hogy a szabad tőke mozgás adminisztratív korlátozása a Bizottság szerint sérti az európai uniós jogot. További konfliktusforrást képez, hogy ha a magyar államnak végül sikerül európai uniós forráshoz jutnia, az uniós helyreállítási és rezilienciaépítési alapokból származó összegből nem a budapesti légikikötő állami tulajdonba vételét kívánja-e finanszírozni.<sup>22</sup> Azt pedig nem nehéz kitalálni, hogy az Európai Unió hogyan reagálna a gazdaság koronavírus utáni helyreállítására szánt pénzeszegek ilyen célú felhasználásra.

## Záró gondolatok

Máig nyitott kérdés, hogy magyar nézőpontból mennyire aktuális, reális és optimális a fővárosi reptér visszaszerzése. Az összképet szemlélve, illetve a visszaállamosítás mellett és ellen felsorakoztatható érveket mérlegelve mi személy szerint arra az álláspontra helyezkedünk, hogy a reptér piacon kerülni kell a szélsőséges megoldásokat, és pont emiatt a hibrid tulajdoni modellt szorgalmazzuk, és tartunk megfelelőnek Magyarország számára is. Támogatjuk tehát a Budapest Zrt.-ben való állami tulajdonszerzést, azonban az ország aktuális gazdasági lehetőségeit felmérve kizárólag egy részleges visszaállamosítást gondolunk racionális gazdasági döntésnek. A hibrid megoldásban a külföldi befektetők is tulajdonosok maradhatnak. Úgy gondoljuk, hogy a külföldi vállalatok olyan szemléletmódot, tudást, módszert, forrást és nem mellesleg tapasztalatot tehetnek a közösbbe, amely a magyar állam számára mindenképp kamatozó lehetne a jövőben is, és amelytől nem szabadulni, hanem épp megőrizni kéne a magyar tulajdonospolitikát kiegészítve.

---

<sup>20</sup> Kovács Gábor(2021): *Miért akarja a kormány minden áron a Liszt Ferenc Repülőteret?*

<sup>21</sup> Gyenis Ágnes (2021): *Nagyon kell a ferihegyi reptér a kormánynak...*

<sup>22</sup> Nyilas Gergely (2021): *EU-s forráshoz jutott a Liszt Ferenc repülőtér, amelyet az állam régóta vissza akar vásárolni.*



**Források jegyzéke:**

- Európai Parlament: Légi közlekedés piaci szabályok. 1-2. [https://www.europarl.europa.eu/factsheets/hu/sheet/131/legi-kozlekedes-piaci-szabalyok%20\(2021](https://www.europarl.europa.eu/factsheets/hu/sheet/131/legi-kozlekedes-piaci-szabalyok%20(2021) (letöltés dátuma: 2022. 08. 15.)
- Berkó Attila et al. (2018): *Egységesítési törekvések a fogyasztóvédelem területén, különös tekintettel az online vitarendezésre és a sharing economy jelenségre.* <https://www.mnb.hu/letoltes/egysegesitesi-torekvesek-a-fogyasztovedelem-teruleten-kulonos-tekintett.pdf> (2021 (letöltés dátuma: 2022. 08. 15.)
- Novoszáth Péter (2005): Repülőterek tulajdonviszonyai az Európai Unióban. *Polgári Szemle*. 1. évf., 8. szám.
- Az Európai Parlament és a Tanács 261/2004/EK rendelete (2004. február 11.) a visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról, és a 295/91/EGK rendelet hatályon kívül helyezéséről.
- International Centre for settlement of investment disputes: ICSID Case No. ARB/03/16. 2006.
- Bod Péter Ákos (2021): *Ferihegy visszavétele: Jó-e a visszaállamosítás és kinek jó?* <https://privatbankar.hu/cikkek/makro/ferihegy-visszavetele-jo-e-a-visszaallamositas-es-kinek-jo.html> (letöltés dátuma: 2022. 08. 15.)
- Bódy Géza (2020): A repülőterek visszaállamosításának korszakát éljük. <https://novekedes.hu/elemezsek/a-repterek-visszaallamositanak-korszakat-eljuk> (letöltés dátuma: 2022. 08. 15.)
- Borsi Gergely (2021): Magyar milliárdos venné meg a Budapest Airportot. [https://index.hu/gazdasag/2020/10/09/indotek\\_csoport\\_jellinek\\_daniel\\_liszt\\_ferenc\\_repuloter/](https://index.hu/gazdasag/2020/10/09/indotek_csoport_jellinek_daniel_liszt_ferenc_repuloter/) (letöltés dátuma: 2022.08.15.)
- Budapest Airport (2020): A repülőtér története. [https://www.bud.hu/budapest\\_airport/tenyek\\_a\\_repuloterrol/tortenelem/tortenelem](https://www.bud.hu/budapest_airport/tenyek_a_repuloterrol/tortenelem/tortenelem) (letöltés dátuma: 2022.08.15.)
- Fazekas Lázár Benjámin (2021): A kormányzati kommunikációval szemben jelentősen csökkent a sztrájkról letiltott légi irányítók bére. <https://merce.hu/2021/08/23/a-kormanyzati-kommunikacioval-szemben-jelentosen-csokkent-a-sztrajkrol-letiltott-legiiranyitok-bere/> (letöltés dátuma: 2022.08.15.)
- Gyenis Ágnes (2021): Nagyon kell a ferihegyi reptér a kormánynak... [https://hvg.hu/360/202120\\_\\_budapest\\_airport\\_\\_nyomasgyakorlas\\_\\_csuszoz\\_gyorsvasut\\_\\_repulorajt](https://hvg.hu/360/202120__budapest_airport__nyomasgyakorlas__csuszoz_gyorsvasut__repulorajt) (2021. 11. 28.) (letöltés dátuma: 2022. 08. 15.)

- Horváth Bence (2021): Jellinek Dániel elismerte, hogy tárgyalnak a Budapest Airport felvásárlásáról. <https://444.hu/2020/10/09/jellinek-daniel-elismerte-hogy-targyalnak-a-budapest-airport-felvasarlasarol> (letöltés dátuma: 2022.08.15.)
- HVG (2021): Ajánlatot tett a kormány a Budapest Airportra. [https://hvg.hu/kkv/20210709\\_budapest\\_airport\\_kormany\\_ajanlat](https://hvg.hu/kkv/20210709_budapest_airport_kormany_ajanlat) (letöltés dátuma: 2022.08.15.)
- MTI (2021): Budapest Airport-privatizáció: aláírták a szerződést.
- <https://hvg.hu/gazdasag/20051218bapriv> (letöltés dátuma: 2022.08.15.)
- Mester Nándor (2022): Úgy tűnik, Orbán Viktorék lecsúsznak a ferihegyi repülőtérrel. <https://mfor.hu/cikkek/vallalatok/ugy-tunik-orban-viktorek-lecsusznak-a-ferihegyi-repuloterrol.html> (letöltés dátuma: 2022. 09. 16.)
- Nyilas Gergely (2021): EU-s forráshoz jutott a Liszt Ferenc repülőtér, amelyet az állam régóta vissza akar vásárolni. <https://telex.hu/gazdasag/2021/09/21/eu-s-forrashoz-jutott-a-liszt-ferenc-nemzetkozi-repuloter-amelyet-az-allam-regota-vissza-akar-vasarolni> (2021. (letöltés dátuma: 2022. 08. 15.)
- Portfolió (2021): Még egy lépéssel közelebb a kormány a budapesti reptér megvásárlásához. <https://www.portfolio.hu/uzlet/20211115/meg-egy-lepessel-kozelebb-a-kormany-a-budapesti-repter-megvasarlasahoz-510872> (letöltés dátuma: 2022.08.15.)
- Váczi István (2021): A Budapest Airport lehet Mészáros Lőrinc következő célpontja. <https://g7.hu/vallalat/20190311/a-budapest-airport-lehet-meszaros-lorinc-kovetkezo-celpontja/> (letöltés dátuma: 2022. 08.15.)
- Zziborás Gergő (2020): Kiszámoltuk, hány száz milliárdba kerülhet a ferihegyi reptér. <https://forbes.hu/uzlet/ferihegy-ertekeles/> (letöltés dátuma: 2022.08.15.)
- Zziborás Gergő (2021): Brutális árat ajánlott Ferihegyért a magyar állam, közel lehet a megegyezés. <https://forbes.hu/uzlet/brutalis-arat-ajanlott-ferihegyert-a-magyar-allam-kozel-lehet-a-megegyezes> (letöltés dátuma: 2022.08.15.)