

Fenntartható úton? A helyi közösségi közlekedés finanszírozási kérdései Magyarországon 2018 és 2022 között

On a sustainable path? Financing local public transport in Hungary between 2018 and 2022

LOVAS DÓRA, JÓNÁS ZOLTÁN

LOVAS Dóra: adjunktus, Debreceni Egyetem, Állam- és Jogtudományi Kar, Pénzügyi Jog és Közmenedzsment Tanszék; 4028 Debrecen, Kassai út 26.; lovas.dora@law.unideb.hu; <https://orcid.org/0000-0002-0002-0832>

JÓNÁS Zoltán: elnök, Debreceni Regionális Közlekedési Egyesület; 4027 Debrecen, Fáy András u. 7.; jonas.zoltan@derke.hu; <https://orcid.org/0009-0009-3071-0015>

KULCSSZAVAK: közösségi közlekedés; állami támogatás; finanszírozás; Covid-19 járvány; orosz-ukrán háború

ABSZTRAKT: Tanulmányunk a Covid-19 vilá járvány és az orosz-ukrán háború helyi közösségi közlekedés finanszírozására gyakorolt hatásait tárja fel a harmincezres lélekszámot meghaladó, helyi közösségi közlekedéssel rendelkező településeken. Huszonnyolc nagy- és középvárosához fordultunk közérdekű adatigényléssel, amelynek eredményeként a szolgáltatók által megrendelőknél készített, helyi közösségi közlekedésről szóló 2018., 2019., 2020., 2021. és 2022. évi közszolgáltatási beszámolókat, illetve a vizsgált években hatályos, helyi közlekedés ellátására kötött közszolgáltatási szerződések képezték vizsgálatunk tárgyát. Az adatok elemzése útján arra a kérdésre kerestük a választ, hogy a Covid-19 járvány és az orosz-ukrán háború hatására bekövetkezett válság hogyan hatott a közszolgáltatást nyújtó vállalatok bevételi szerkezetére és az állami beavatkozás szükségességére. A tanulmány megállapította, hogy a helyi személyszállítás szervezésének központi szereplői az önkormányzatok, akiknek környezeti kihívásokat, területfejlesztési és gazdasági hatékonysági szempontokat is átgondolva kell megoldaniuk a közszolgáltatás biztosítását. A vizsgálat alapján a személyszállítás finanszírozásának két elméleti végpontja figyelhető meg: teljesen ingyenes közösségi közlekedés biztosítása állami támogatással, illetve a szolgáltatás piaci alapokra helyezése, ami a közszolgáltatás megszüntetését jelenti. Az elemzett magyar települések megoldásai a két szélsőség között helyezkednek el, de egyre inkább a központi állami támogatás dominanciájához közelítenek. Különösen jellemző ez azokra a településekre, ahol a Volánbusz Zrt. felelős a közlekedés biztosításáért. Az állami bértámogatás ugyanis 2017 óta kizárólag az állami tulajdonú gazdasági társaságokat illeti meg, ami torzítja a versenyt a közszolgáltatók között. A cikk másik fontos megállapítása, hogy a közösségi közlekedés finanszírozásában a piaci bevételek szerepe elenyésző, és ezek várhatóan tovább csökkennek a 2024-től érvényes kedvezményes országos és vármegyebérletek, valamint a helyi közlekedésben kibővített kedvezmények hatására. A jelenlegi folyamatok azt mutatják, hogy a helyi közösségi közlekedés fenntartása kizárólag jelentős állami támogatással lehetséges, ami ugyanakkor az alkalmazott támogatási struktúra miatt torzíthatja a piaci szereplők helyzetét, és megerősítheti az egyetlen állami vállalat dominanciáját.



Dóra LOVAS: assistant professor, Department of Financial Law and Public Management, Faculty of Law, University of Debrecen; Kassai út 26., H-4028 Debrecen, Hungary; lovas.dora@law.unideb.hu; <https://orcid.org/0000-0002-0002-0832>

Zoltán JÓNÁS: chairman, Debrecen Regional Transport Association; Fáy András u. 7., H-4027 Debrecen, Hungary; jonas.zoltan@derke.hu; <https://orcid.org/0009-0009-3071-0015>

KEYWORDS: public transportation; state aid; financial support; Covid-19 pandemic; Russian-Ukrainian war

ABSTRACT: Our study explores the effects of the Covid-19 pandemic and the Russian-Ukrainian war on local public transport, and more importantly on its financing, in cities with more than 30,000 inhabitants. A public interest inquiry was carried out in 28 cities, which resulted in the analysis of the public service reports on local public transport for 2018, 2019, 2020, 2021 and 2022, prepared by the operators for the client, and the public service contracts currently in force for the provision of local public transport. By analysing the data, we sought to understand how the Covid-19 epidemic and the recession caused by the Russian-Ukrainian war have affected the revenue structure of public service providers, and hence the need for public intervention. The study found that the central players in organizing local public transportation are the municipalities, which must address environmental challenges, territorial development, and economic efficiency considerations when ensuring the provision of public services. The analysis reveals two extremes in the financing of public transportation: fully subsidized public transport through state support, or a market-based service, which would involve the elimination of public service provision. The solutions adopted by the analysed Hungarian municipalities lie between these two extremes, increasingly shifting towards the dominance of central state support. This is especially characteristic of those municipalities where Volánbusz Zrt. is responsible for transport provision, as state wage subsidies are only granted to state-owned companies since 2017, distorting competition between public service providers. Another important finding is that the role of market revenues in financing public transport is negligible, and this is expected to decrease further due to the introduction of discounted nationwide and regional passes effective from 2024, as well as expanded local transport discounts. Current trends suggest that the sustainability of local public transport can only be achieved through significant state funding, which, however, may distort the position of market participants and reinforce the dominance of the state-owned company due to the state aid system structure.

Bevezetés

Bár a helyi közösségi közlekedést (személyszállítást) érintő problémák hosszú évekre nyúlnak vissza hazánkban, a Covid-19 járvány és az orosz-ukrán háború okozta energiaválság negatív hatásai e területet is fokozottan érintették. A közösségi közlekedés számos kihívással néz szembe. Európa lakosságának 75%-a (Eurostat 2021), Magyarország lakosságának 70%-a (KSH 2024) városokban él, és az emberek városokon belüli közlekedési igényei emelkednek a növekvő lakosságszám, a technikai fejlődés és az életmódváltás következtében. Ha a közösségi közlekedés nem megfelelően szervezett, nem elégíti ki a lakosság igényeit, akkor közvetlenül a gépjárműhasználatot növeli, közvetetten pedig a város élhetősége ellen hat, miközben a környezet szennyezéséhez is nagymértékben hozzájárul (Oeschger, Carroll, Caulfield 2020).

Miközben az Európai Unió támogatja a multimodális közlekedést, a helyi közösségi közlekedés szabályozása és biztosítása tagállami hatáskör. Hozzáférhetősége és megfizethetősége, illetve a szolgáltatás tagállami sajátosságokat is figyelembe vevő szervezése általános gazdasági érdek az EU terminológiája szerint (Bartha 2016). Ennek a szolgáltatási területnek különleges helyzete van, ami elsősorban abban nyilvánul meg, hogy mind a fogyasztókat, mind pedig a közszolgáltatást nyújtó magán-, illetve közzállalkozásokat védelemben kell részesíteni (EUMSZ 106 (2); 2012/21/EU határozat).

Eközben nem hagyható figyelmen kívül, hogy a helyi személyszállítási közszolgáltatás teljes egészében piaci alapon történő megszervezése elképzelhetetlen, hiszen e szolgáltatás csak a társadalom szűk körében tudna támogatás nélkül rentábilisan működni. Nem mindenki férne egyenlően hozzá, mivel a piac által meghatározott árat csak kevesen tudnák megfizetni. Így, ha mindenki számára biztosítani szeretnénk a személyszállítási szolgáltatást, akkor állami beavatkozásra van szükség. Ez hazánkban a szolgáltató veszteségeinek kompenzálásában, illetve a 1370/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet, valamint a személyszállítási szolgáltatásról szóló 2012. évi XLI. törvény (továbbiakban: Sztv.) 48.§ (2) bekezdése alapján, az ún. ésszerű nyereség biztosításában jelenik meg. Hatékonyságot javítani az adott területre vonatkozó kizárólagos jogok biztosításával és megfelelő minőségű pályázati feltételekkel lehet, azonban az állam nem háríthat minden kockázatot az ellátásért felelős piaci szereplőkre.

A válságok hatására bekövetkező változások a közösségi közlekedés területén is éreztetik hatásukat: a tagállamok beavatkozási lehetőségei bővültek (Bartha, Horváth 2019). A Covid-19 járvány és az orosz-ukrán háború nyomán kibontakozó energiaválság tovább nehezíti a közszolgáltató vállalkozások fennmaradását és növeli az állami támogatások (kompenzációk) szükségességét az egész Európai Unióban. Míg a Covid-19 járvány az utasszám csökkenésével a bevételek kiesését eredményezte (Werner et al. 2021), addig a szomszédos harmadik országban zajló háború az energiaköltségek – és ezzel a kiadások – növekedését okozta.

Magyarország energiafüggőség szempontjából az Európai Unió egyik leginkább kitétt országának tekinthető, így a 2022. évben kezdődő orosz-ukrán háború okozta energiaválságban is fokozottan érintetté vált. Hazánkban már a fenti válságok előtt is több probléma merült fel a közösségi közlekedéssel kapcsolatban, mind a finanszírozás oldaláról, mind pedig az elérhető szolgáltatás minősége tekintetében. A helyi közösségi személyszállítás szervezésének központi szereplői az önkormányzatok, melyeknek környezeti kihívásokat, illetve területfejlesztési és gazdasági hatékonysági szempontokat is átgondolva kell megoldaniuk e közszolgáltatás biztosítását. E kérdéskörök közül mi a helyi közösségi közlekedés finanszírozását vizsgáltuk 2018 és 2022 között huszonnyolc nagy- és középváros számviteli beszámolójának elemzése útján. Az adatok és ábrák vonatkozásában egy-egy város olykor kimarad, aminek okát az adott helyen megindokoljuk. A személyszállítás finanszírozásának két elméleti végpontja van: állami támogatás

biztosításával ingyenessé tenni a tömegközlekedést, vagy annak megszüntetésével teljesen piaci alapokra helyezni a szolgáltatás biztosítását. A vizsgált magyar települések megoldásai 2018 és 2022 között a két szélsőség között helyezkedtek el, viszont hipotézisünk szerint ezen a skálán egyre közelebb kerültek az állami támogatás dominanciájához. Különösen igaz ez azokra a településekre, ahol a Volánbusz Zrt. látja el a helyi közösségi közlekedést.

Elméleti alapok

Nemcsak széttöredezett a közösségi közlekedés szabályozása, de magát a kifejezést sem használják sem az európai, sem pedig a hazai jogszabályok. Az 1370/2007/EK rendeletben a személyszállítási közszolgáltatás fogalma szerepel: a jogszabály definíciója szerint ezek „a nyilvánosság számára megkülönböztetés nélkül és folyamatosan nyújtott általános gazdasági érdekű személyszállítási szolgáltatások.” A személyszállítási szolgáltatásról szóló 2012. évi XLI. törvény is ezt a fogalmat használja, és az autóbusszal vagy kötöttpályás járművekkel, szerződés alapján, díj ellenében végzett személyszállítást, valamint a kapcsolódó kiegészítő szolgáltatásokat érti alatta (2012. évi XLI. törvény 2§ 8.).

A témával összefüggő legjelentősebb EU-jogszabály az Európai Parlament és a Tanács 1370/2007/EK rendelete, amely a vasúti és a közúti személyszállítási közszolgáltatás alapjait fektette le. A rendelet tulajdonképpen egy piacfelügyeleti szabályozási rendszernek ad keretet. A beavatkozás szükségessége abból a felismerésből fakad, hogy „számos, általános gazdasági érdekű szükségletet kielégítő országos személyszállítási szolgáltatás nem működtethető kereskedelmi alapon” (1370/2007/EK preambulum (5) bekezdés). Ezért szükséges „annak meghatározása, hogy a közösségi jog szabályainak megfelelően az illetékes hatóságok hogyan avatkozhatnak be a személyszállítás területén az olyan általános érdekű szolgáltatások nyújtásának biztosítása érdekében, amelyek többek között számosabbak, biztonságosabbak, magasabb minőségűek vagy alacsonyabb költséggel járnak, mint azok, amelyek nyújtását a piaci verseny lehetővé tenné” (1370/2007/EK 1. cikk (1) bekezdés). A felsorolt pontok közül a mennyiségi (számosság) és a költségszinttel kapcsolatos elvárásokat emelnénk ki. Beavatkozás hiányában egyes területek ellátás nélkül maradnának, mivel pusztán piaci tényezők alapján a szolgáltatás nyújtása alacsony vagy negatív megtérülési mutatókat eredményezne. Az üzleti kockázatot növeli (és egyben belépési korlátot jelent), hogy a különböző közlekedési szolgáltatások nyújtása magas beruházási költségekkel jár. Különösen igaz ez akkor, ha egy vállalkozó új belépőként, járművek és kiszolgáló infrastruktúra nélkül kezdene szolgáltatást nyújtani. Ezekben az esetekben nemcsak a jármű, hanem a fenntartáshoz szükséges kiszolgáló és közlekedési infrastruktúra (pl. járműkarbantartási bázis, forgalomirányító helyek) kiépítése is magas beruházási költséget jelent. Az ellátásért felelős szervezet jellemzően csak

a forgalomirányításhoz kötődő ingatlanokat biztosítja és adja át üzemeltetésre a szolgáltatónak. A járművek karbantartásához szükséges infrastruktúra kiépítése (amennyiben nem rendelkezik már ilyennel) a nyertes szolgáltató feladata. Ez a megközelítés tükröződik például Debrecen 2009. évi pályázati kiírásában, Nyíregyháza és Kecskemét autóbusz-beszerzésében, valamint Szombathelyen a forgalomirányító épület átadásában. A belépési korlátok csökkentése érdekében az állam komoly szerepet vállal a közlekedési infrastruktúra építésében és fenntartásában, másrészt úgy teremt versenyhelyzetet, hogy az illetékességi területén meghatározott feltételekkel, pályázat útján meghatározott időre, kizárólagosságot ad a nyertes(ek) számára és „közszolgáltatási ellentételezés” formájában biztosítja a szolgáltatás nyújtásához szükséges nettó költség fedezetét, illetve egy ésszerű nyereséget (1370/2007/EK melléklete 6. pont). Az illetékes hatóság dönthet úgy, hogy belső szolgáltatót bíz meg az illetékességi területén a személyszállítási feladatok ellátásával. Ennek azonban szigorú feltételei vannak: az érintett hatóságnak tulajdonosi jogokat kell tudnia gyakorolni a belső szolgáltató felett, amely más hatóság területén nem nyújthat szolgáltatást.

A közösségi közlekedés legfontosabb hazai jogszabályai az EU-jogforrásokon túl a személyszállítási szolgáltatásokról szóló 2012. évi XLI. törvény és a helyi önkormányzatokról szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény. A részletszabályokat számos más, ágazati jogszabály bontja ki, például a koncesszióról, a környezet védelmének általános szabályairól, az épített környezet alakításáról és védelméről, az árak megállapításáról, valamint a területfejlesztésről és területrendezésről szóló törvények (Varga, Lovas 2024). Emellett számos, témához kapcsolódó helyi önkormányzati rendelet és kormányrendelet (9/1988. (XII. 20.) MT rendelet, 261/2011. (XII. 7.) Korm. rendelet, 253/1997. (XII. 20.) Korm. rendelet) is hatályban van.

A helyi közösségi közlekedés finanszírozása

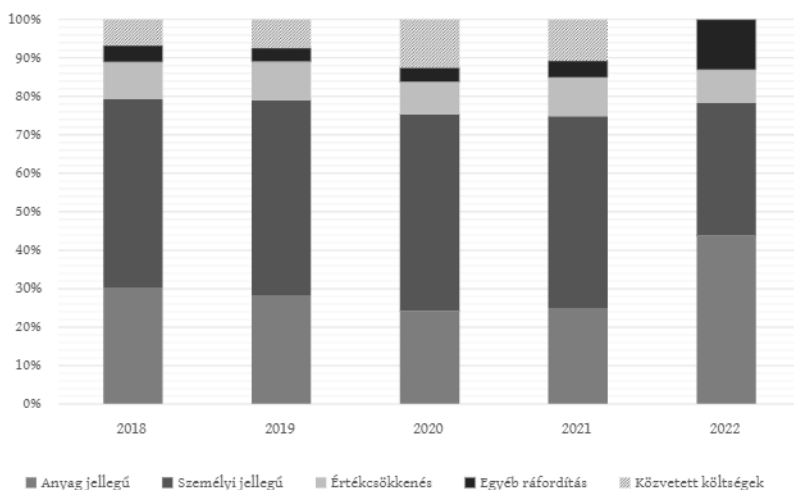
A helyi közösségi közlekedés finanszírozására vonatkozó szabályok Magyarországon is szétterjedtek és összetettek. Áttekintve a huszonnyolc vizsgált településen működő személyszállítási közszolgáltató vállalatok kiadásait 2016 és 2022 között, megállapítható, hogy a különböző költségnemek aránya évről évre hasonlóan alakult. Egy szolgáltatóváltást követően azonban az arányok változhatnak: ez figyelhető meg az 1. ábrán látható Szombathely esetében.

A kiadások (kiesett bevételek) egy részét a jogszabályokban előírt különböző menetdíj-kedvezmények adják. Egyes társadalmi csoportokat ugyanis érzékenyebben érintenek a magas szolgáltatási díjak, ezért – rájuk tekintettel – léteznek szociálpolitika-orientált díjtámogatások. A jogszabályok meghatározhatnak szolgáltatók által kötelezően biztosítandó menetdíj-kedvezményeket, melyek fogalmát a 2012. évi XLI. törvény definiálja. E kedvezmények ugyanakkor költségeket jelentenek a szolgáltató számára, melynek a kieső bevételeit (részben) kompen-

zálják. Az ellentételezésre vonatkozó legfontosabb jogszabály a szociálpolitikai menetdíj-támogatás megállapításának és igénybevételének szabályairól szóló 121/2012. (VI.26.) kormányrendelet, amely a díjmentes és a kedvezményes (tanuló, nyugdíjas) utazások után fizetendő árkiegészítés igénylésének feltételeit és mértékét tartalmazza. A díjmentes utazások árkiegészítésének fajlagos mértéke függ a település lakosságszámától, típusától (főváros, megyei jogú város, egyéb település) és attól, hogy csak autóbusz, vagy kötöttpályás közlekedés is működik-e az érintett településen. A fajlagos támogatási összeget havonta állapítják meg. A kedvezményes bérletek esetében az értékesített szelvények darabszáma és a település típusa alapján számítják ki a szociálpolitikai menetdíj-támogatást. A rendeletben meghatározott fix összegű fajlagos díjak mértékét a rendelet megalkotása óta nem módosították, így napjainkban elmondható, hogy az árkiegészítés mértéke nem éri el a teljes árú bérletek díját.

1. ábra: A helyi autóbusszal végzett személyszállítás költségeinek megoszlása Szombathelyen (2018-2022)

The distribution of costs for local bus transportation in Szombathely (2018-2022)



Forrás: a szerzők szerkesztése (beszámolóik alapján)

A közforgalmú személyszállítási utazási kedvezményekről szóló 38/2024 (II.29.) kormányrendelet 1. sz. mellékletében meghatározottak alapján különböző okokból ingyenesen utazók – többek között a 6 év alattiak, a 65 év felettiak, illetve a fogyatékossgal élők – után további támogatásra is jogosult a helyi önkormányzat. Ez a település lakosságszámán alapszik, nem a tényleges ingyenes utazások száma alapján határozzák meg. Mivel a legtöbb település lakosságszáma csökken, az ingyenes utazások után járó térítés is csökken. A nyugdíjas bérletek után járó árkiegészítés is egyre kisebb, ugyanis a nyugdíjkorhatár fokozatos eme-

lése (2022-től 65 év) miatt egyre kevesebb a 65 év alatti nyugdíjas: ők olyan kedvezményes árú bérlettel utazhatnak, amely után szociálpolitikai támogatást igényelhet a szolgáltató. Ugyanakkor fontos megjegyezni, hogy az ingyenes utazások teljes körű mérését sehol sem sikerült megoldani, és a tényleges bevételkiesés mértéke sem határozható meg egzakt módszerekkel.

További kérdéseket vethet fel a közalkalmazottaknak járó díjkedvezmény is, melynek a posztszocialista országokban – így Magyarországon is – nagy hagyománya van (Tönkö 2016). Ez a kedvezmény azért lehet problémás, mert jellemzően nem a megcélzott réteg számít a leginkább rászorulóknak, így a támogatás redisztribúciós hatása torzító lehet (Gwilliam 2002).

Egyes önkormányzatok dönthetnek úgy, hogy meghatározott feltételeknek megfelelő utasok esetében további kedvezmények nyújtását írják elő a szolgáltató számára. Ilyen például a kisgyermekes bérlet Debrecenben, a 6-15 évesek diákoknak adott további kedvezmények Tatabányán, vagy a helyi lakosság által szimbolikus összegért igénybe vehető szolgáltatás Egerben. Ha az önkormányzat előírja e kedvezmények biztosítását, akkor a szociálpolitikai menetdíj-támogatáshoz hasonló menetdíj-kiegészítést is biztosít a szolgáltató számára.

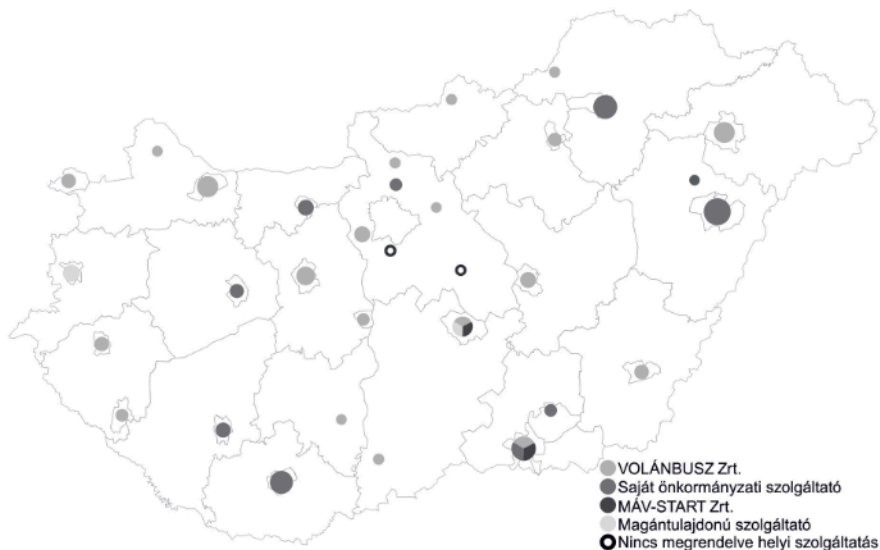
A kedvezményeken kívül más tényezők is hatással vannak a helyi közösségi közlekedés finanszírozására. Érdemes megemlíteni, hogy 2020 óta a települések helyi iparüzési adóból származó bevételeit elsődlegesen a közösségi közlekedéssel kapcsolatos feladatellátásra kell fordítani (2011. évi CLXXXIX. törvény 13. § (3) bekezdés, 1990. évi C. törvény 36/A. §). Azonban a koronavírus-járvány okán a települések egy részétől jelentős helyi iparüzési adót vontak el, illetve több települést érintett a különleges gazdasági övezetek kialakítása is, ami az önkormányzatok számára tovább nehezítette a helyi közösségi közlekedés ellátását (Lovas 2020). Bevételkiesést jelent egy korábbi forrás megszűnése is: a települési önkormányzatoknak több éven keresztül, az éves költségvetési törvény alapján lehetőségük volt pályázat útján normatív támogatást igényelni a helyi közösségi közlekedés működési költségeinek finanszírozására. Ezt a pályázati lehetőséget ugyanakkor 2020-ban már nem hirdették meg, ami tovább nehezítette a helyi önkormányzatok feladatellátását és csökkentette autonómiájukat.

2017-től a minimálbér emeléséhez kapcsolódóan a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium közvetlen vagy közvetett tulajdonosi joggyakorlása alá tartozó, egyes többségi állami tulajdonú gazdasági társaságok bérkompenzációban részesülnek. Ez érinti a több településen helyi szolgáltatóként is működő Volánbusz Zrt.-t (illetve jogelődjeit) is (1160/2017. (III. 22.) Korm. határozat). A bérkompenzációt a szolgáltató bevételeként, az adott településre arányosítva állapítják meg, ezzel csökkentve az önkormányzatok által fizetendő ellentételezés mértékét. Ez a lehetőség ugyanakkor a belső szolgáltatót működtető, valamint az egyéb, nem állami tulajdonú piaci szereplőt megbízó önkormányzatok esetében nem áll rendelkezésre.

Anyag és módszer

Tanulmányunkban a Covid-19 járvány és az orosz-ukrán háború helyi közösségi közlekedés bevételi szerkezetére és finanszírozására gyakorolt hatásait tárjuk fel, a harmincezres lakosságszámot meghaladó, helyi közösségi közlekedéssel rendelkező hazai településeken. Összesen huszonnyolc városhoz fordultunk közérdekű adatigénylással, melynek köszönhetően a közösségi közlekedésről készült 2018., 2019., 2020., 2021. és 2022. évi közszolgáltatási beszámolókat, valamint a helyi közlekedési feladatok ellátására kötött, ezekben az években hatályos közszolgáltatási szerződések képezték vizsgálatunk tárgyát. A 2. ábrán látszik, hogy a legtöbb városban a Volánbusz Zrt. (63%), illetve belső helyi szolgáltató (28%) végzi a közösségi személyszállítási szolgáltatást a vizsgált években.

2. ábra: Helyi közösségi közlekedést biztosító szereplők típusai a vizsgált városokban (2022)
Types of actors providing local public transportation in the cities under study (2022)



Forrás: a szerzők szerkesztése (beszámolókat alapján)

A települések lakosságszáma arányos a kör méretével. Ahol egy város több színnel van jelölve, ott egységes rendszerben több különböző szolgáltató is részt vesz az ellátásban.

A beszerzett adatok összehasonlíthatósága szempontjából korlátozó tényezőt jelent a beszámolókat – akár még azonos szolgáltató esetén is – eltérő szerkezete. Bár a szolgáltatók és az önkormányzatok gazdálkodási adatok tekintetében adatszolgáltatásra kötelezettek a Központi Statisztikai Hivatal és a Közlekedéstudományi Intézet felé is, ezek az adatok hiányosak és jellemzően az üzemi mutatókra korlátozódnak. Az egyes szolgáltatók közötti összevethetőséget konzolidáltan biztosító adatbázisok jelenleg nem állnak rendelkezésre.

A legtöbb városban évtizedek óta a Volánbusz Zrt. (illetve jogelődjei) biztosítják a helyi autóbuszokkal bonyolított közforgalmú személyszállítást. A különálló társaságok összevonása 2019. október 1-jén történt meg. Ezen időpont előtt az ország egyes területein más-más szolgáltató látta el a vizsgált közfeladatot. A közszolgáltatásról készült beszámolók szerkezete eltérő: ezért különösen az egyéb bevételek és a közvetett költségek esetében állnak rendelkezésre hiányos információk, ráadásul ezek mögött a számítási módszerek (pl. eredménykimutató típusa) is eltérhetnek. Az utasforgalmi és műszaki adatok a szolgáltatók beszámolóiban és a Központi Statisztikai Hivatal külön kérésre teljesített adatszolgáltatása alapján kerültek bele a vizsgálatba. Az eltéréseket tisztítással kezeltük, alapadatforrásként a szolgáltatók információira építkeztünk. A bevételeket eredetük szerint különítettük el, függetlenül attól, hogy azokat ténylegesen honnan kapta a szolgáltató. A normatív támogatást állami forrásnak tekintettük, annak ellenére, hogy arra az önkormányzat nyújt be pályázatot és az önkormányzat fizeti ki a szolgáltatónak.

Farkas a csónakban: a közösségi közlekedés állami támogatása

Általános jellemzők

A közösségi közlekedés lehet helyközi vagy helyi személyszállítás, amelyből az utóbbi a helyi önkormányzatok (Mötv. 13. § (1) bek. 18. pont, 23. § (4) bek. 1. és 10. pont) hatáskörébe tartozik. Ez a helyi önkormányzatok számára – a fővárosi önkormányzat kivételével – önként vállalt feladat. Így a település állapítja meg a helyi személyszállítási közszolgáltatások iránti igényt, szervezi meg a szolgáltatást, illetve választja ki a benyújtott pályázatok alapján a megfelelő szolgáltatót (2012. évi XLI. törvény 2. § 8. pont, 4. § (4) bek). A központi kormányzat felelős tehát a helyközi, míg a helyi önkormányzat a helyi közlekedés megszervezéséért.

Több esetben született együttműködési megállapodás egyes helyi önkormányzatok és a felelős miniszter között arról, hogy az adott önkormányzat illetékességi területén a helyközi személyszállítási szolgáltatást végző Volánbusz Zrt. – egy 100 %-ban állami tulajdonban lévő gazdálkodó szervezet – is részt vegyen a személyszállítási közszolgáltatásban, kiegészítve ezzel a helyi szolgáltató feladatát. (Kecskeméten például 2022-től a településen belül utazók helyi díjtermékkel vehetik igénybe a Volánbusz Zrt. és a MÁV START Zrt. helyközi szolgáltatásait is.) A vizsgált nagy- és középvárosok közül Szombathelyen és Kecskeméten e közszolgáltatást magánvállalkozás látja el, a többi esetben belső szolgáltató vagy a Volánbusz Zrt. a teljesítésre kötelezett. Az utóbbi társaság jellemzően kisebb lakosságszámú településeken jelenik meg, míg a nagyobb városok a belső szolgáltató intézményét alkalmazzák (1. táblázat).

1. táblázat: Helyi közösségi közlekedést biztosító vállalatok a vizsgált városokban (2022)
Companies providing local public transportation in the cities under study (2022)

Belső szolgáltató	Debrecen	DKV
	Miskolc	MKV
	Pécs	Tüke Busz
	Tatabánya*	T-busz
	Kaposvár	Kaposvári Közlekedési Zrt.
	Veszprém**	V-busz
Vegyes	Szeged	SZKT
Állami vállalat	Nyíregyháza, Nagykanizsa, Békéscsaba, Zalaegerszeg, Baja, Eger, Győr, Székesfehérvár, Szolnok, Sopron, Salgótarján, Dunaújváros, Érd, Szekszárd, Vác, Ózd, Gödöllő, Mosonmagyaróvár, Hódmezővásárhely***	VOLÁNBUSZ Zrt.
	Szombathely Kecskemét****	Blaguss Agora Hungary Kft. Inter Tan-Ker Zrt.

Forrás: a szerzők szerkesztése

* Tatabánya: 2018. január 1-től a T-Busz, előtte a KNYKK Középnugat-magyarországi Közlekedési Központ (Volánbusz Zrt. jogelőd).

** Veszprém: 2019. január 1-től a V-Busz, előtte az ÉNYKK Északnyugat-magyarországi Közlekedési Központ (Volánbusz Zrt. jogelőd).

*** Hódmezővásárhely: Az önkormányzat 2021-ben felmondta a Volánbusz Zrt. közszolgáltatási szerződését, de az 2023. december 31-ig szolgáltatott, annak ellenére, hogy 2021. március 1-től az önkormányzat a Jovány Busz Kft.-t bízta meg szolgáltatás ellátásával.

**** Kecskemét: 2020. január 1-től az önkormányzat közlekedésszervezőt üzemeltet, amely pályázat útján az Inter Tan-Ker Zrt.-t bízta meg a szolgáltatás ellátásával.

A szolgáltatók három típusa (magán, állami, belső) között nemcsak minőségbeli, hanem bevételi struktúrában mutatkozó különbségek is fellelhetők. Így tehát ahhoz, hogy megértsük a különbséget az állami szereplő, a belső szolgáltató, illetve a piaci vállalkozás által ellátott helyi közösségi személyszállítás között, látnunk kell, hogy miként néz ki e közfeladat finanszírozása. Négy forráscsoportot különíthetünk el: az utasok által fizetett díjakat, a központi költségvetési támogatásokat, a helyi önkormányzati forrásokat, valamint az állami és önkormányzati forrásokon kívüli egyéb piaci alapú bevételeket. A közösségi közlekedés finanszírozásának összetétele településenként eltérő szerkezetet mutat a vizsgált városokban (Tóth 2019).

Utasok által fizetett díjak

Az utasok által fizetett díjakhoz számoltuk a pótdíjakat is: ezek mértéke a menetdíj-bevételekhez viszonyítva kicsi, így a torzító hatásuk elhanyagolható. Az utasok által megfizetett díjakból ugyanakkor a szolgáltatás nem tartható fenn,

miközben a viteldíjak a lakosság árérzékenysége és más közlekedési alternatívák miatt nem emelhetők jelentősebb mértékben. Az utazás díjának meghatározása nem egyszerű feladat: a felelős szereplőknek összetett gazdaságpolitikai, környezetvédelmi és szociálpolitikai célokat kell figyelembe venniük (Goeverden et al. 2006). Két szélsőséges eset különíthető el: egyrészt, amikor teljesen ingyenes a tömegközlekedés (pl. Észtország fővárosában, Tallinnban, vagy például Baján és Egerben), másrészt, amikor az állam drasztikusan csökkenti az állami támogatásokat és a piaci viszonyok felé tereli a szolgáltatást (pl. az Egyesült Királyság a buszközlekedési ágazatban – London és Észak-Írország kivételével – teljes deregulációt valósított meg 1986-ban). Magyarországon a helyi közösségi közlekedés a kettő között helyezkedik el: ahogy a tanulmányból is látni fogjuk, hazánkban a közszolgáltató költségeinek jelentős részét nem az utasok által fizetett díjak és a piaci alapú bevételek képezik, hanem az állami támogatások és az önkormányzat saját forrásai.

Helyi önkormányzati források

Az önkormányzati források két részre oszthatók: ellentételezésre (ami a működési költségek bevétellel nem fedezett részét kompenzálja) és ritkábban előforduló, fejlesztési célból nyújtott támogatásra. Az önkormányzat finanszírozza a szolgáltató veszteségét és ésszerű nyereségét (személyszállításról szóló törvény 48.§ (2) bekezdés). Az ésszerű nyereség fogalma azonban nem tisztázott sem hazai, sem pedig EU-szinten: olyan „gumi” elvről van szó, aminek értelmezése mindmáig állandó tagállami kibúvás alapja lehet, ha egyes vállalkozásoknak az államok szubvenciót szeretnének nyújtani (Horváth 2014). A deficitfinanszírozás további hátránya, hogy csökkenti a hatékonyságot és elveszi a feladat racionális ellátásának motivációját. Több szolgáltató esetében is, de jellemzően az állami tulajdonú Volánbusz Zrt.-vel kötött közszolgáltatási szerződésekben, a ráfordítások százalékos arányában határozzák meg az „ésszerű” nyereséget. Ez nem igazán teszi érdekeltté a szolgáltatót a költséghatékony működésben. Míg a nagyobb ráfordítás több bevételt eredményez, addig az ellátásért felelős hatóság – megfelelő szakmai apparátus hiányában – csak minimálisan tudja ellenőrizni a szolgáltató teljesítését, a beszámolóban megjelenített arányosított költségek pedig nagyon nehezen, csupán a teljes beszámoló és a részletek ismeretében vizsgálhatók felül.

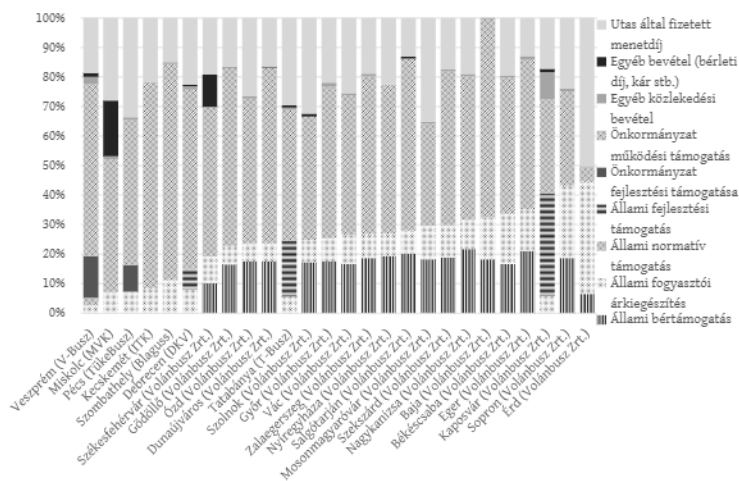
Az önkormányzati ellentételezési csoporton belül szereplő fogyasztói árkiegészítés (pl. kisgyermekes bérlet) is e bevételi kategóriába tartozik, ha a szolgáltató más önkormányzati tulajdonú gazdálkodó szervezettől támogatást vagy véglegesen átadott pénzeszközt kapott.

Központi költségvetési támogatások

A harmadik nagy csoportba a központi kormányzat által nyújtott támogatások tartoznak, melyeket négy kategóriába oszthatunk: az állami forrású fejlesztési támogatás, a közösségi közlekedés normatív támogatása (21/2014. (IV.18.) NFM rendelet), a kedvezményes jegyek után járó fogyasztói árkiegészítés (szociálpolitikai menetdíj-támogatás), illetve az állami tulajdonosi szerkezet miatt kizárólag a Volánbusz Zrt.-nek járó bértámogatás különböztethető meg. Megjegyzendő, hogy az önkormányzat által igényelt normatív és EU-támogatás is állami forrásból származó bevételnek számít, függetlenül attól, hogy azt a szolgáltató közvetlenül kapja-e, vagy az önkormányzat utalja át a szolgáltató részére.

Külön alkategóriaként kezeljük az állami tulajdonú szolgáltatóknak 2017-től nyújtott bértámogatást. E támogatási típus jelen témát érintően csak a Volánbusz Zrt.-nél jelenik meg, ahol a beszámolóikban nevesítve is feltüntetik. A külön alkategória oka a bértámogatás mértéke, valamint az, hogy ennek összege csökkenti az önkormányzatok irányába megfogalmazott ellentételezési igényt. Álláspon-tunk szerint ez a tétel torzíthatja leginkább a piaci versenyt a szolgáltatók között, hiszen az állami gazdálkodó szervezeteknek juttatott bértámogatás nem jár a szektorban sem a magánvállalkozásoknak, sem pedig a belső szolgáltatók-nak (3. ábra).

3. ábra: Az állami források aránya a vizsgált városok helyi közösségi közlekedést biztosító vállalatainak bevételében (2022)
The share of state funding in the revenue of companies providing local public transportation in the cities under study (2022)



Forrás: a szerzők szerkesztése (adatszolgáltatás alapján)

Kaposvár és Tatabánya esetében az állami támogatás magas aránya fejlesztési célú támogatásokból adódik, Érden pedig a helyi szolgáltatás alapvetően helyközi járatokkal történik, ezért a helyi szolgáltatásra eső bértámogatás aránya kicsi.

Az ábrán nem szerepel Szeged és Kecskemét, mert e városoknak annyira bonyolult a költségszerkezete, hogy annak elemzése külön tanulmány tárgyát képezhetné. Kaposvár és Tatabánya esetében az állami fejlesztési támogatásból vásárolt új buszok tárgyévire eső halasztott bevételként jelennek meg a beszámolóban. Érden a Volánbusz Zrt. mindössze egy önálló helyi vonalat üzemeltet, a szolgáltatás többi részét helyi díjtermékkel igénybe vehető helyközi vonalak biztosítják, ezért magas az utasok által fizetett bevétel. Hódmezővásárhelyen a vizsgált években elszámolási vita miatt párhuzamosan működött a korábban megbízott Volánbusz Zrt. és az önkormányzat által újonnan szerződtetett Jovány Busz Kft., melynek járatait ingyen használhatták az utasok. E járatok költségeit az önkormányzat finanszírozta.

Piaci alapú bevételek

A negyedik csoportot az egyéb piaci alapú bevételek képezik. Ezek alaptevékenységhez szorosan kapcsolódó közlekedési bevételekből (különjárat, szerződéses járat, reklámbevétel), másrészt számviteli szempontból egyéb bevételnek számító tételekből állnak: az állami vagy önkormányzati forrásból származó és támogatásként kapott pénzek ugyanakkor nem tartoznak ide.

Az állami és a piaci szereplők bevételeinek szerkezete

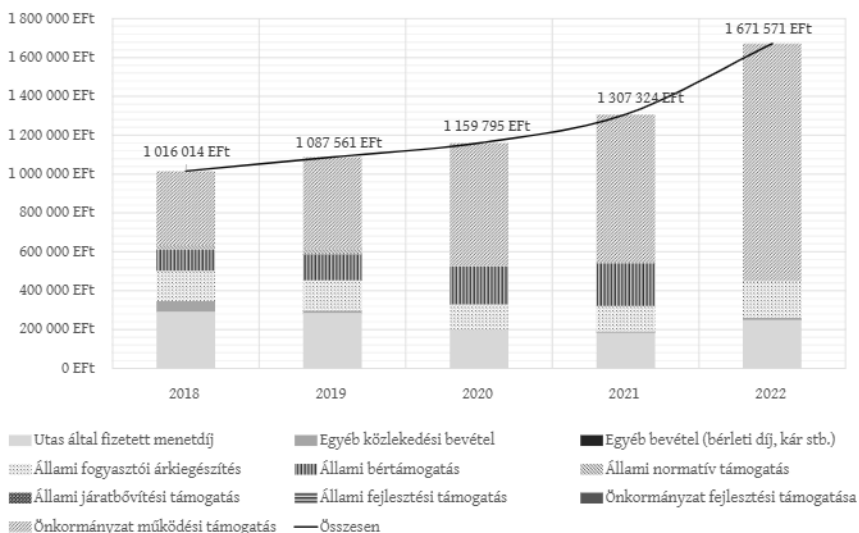
Ebben a részben két város helyi közösségi közlekedési feladatokat ellátó szolgáltatóját hasonlítjuk össze, az önkormányzatokkal kötött közszolgáltatási szerződéseik és közszolgálati beszámolóik elemzése alapján. Választásunk egyrészt Szombathelyre esett, ahol 2022-től piaci alapon működő külső szolgáltató látja el a helyi közlekedési közszolgáltatást. Másrészt Székesfehérvárt vizsgáltuk, mert ennek a városnak a lakosság száma és szerkezete hasonlított a leginkább Szombathely városához, miközben itt 2022-ben is a Volánbusz Zrt. látta el a helyi közösségi közlekedési feladatokat. A két város összehasonlítása lehetőséget teremt arra, hogy a bevételek szerkezetének változását megfigyeljük szolgáltatóváltás esetén.

A szolgáltatók bevételeit a közszolgáltatási szerződésekben ugyanolyan szerkezetben határozták meg mindkét városban, de Szombathely esetében kikötötték, hogy a felsoroltakon kívül semmiféle költségigénye nem lehet a szolgáltatónak, így az minden ráfordításának – fejlesztésének, beruházásának és működésének – a költségét maga köteles viselni.

A 4. ábra a Szombathelyen működő szolgáltató bevételi szerkezetét mutatja. Világosan kivehető, hogy a cég összes bevétele – az önkormányzati működési támogatással párhuzamosan – folyamatosan nőtt 2018 és 2022 között. A bevétel szerkezetében 2020-tól látunk jelentősebb változásokat. Ettől az évtől ugyanis a helyi önkormányzatok nem pályázhattak a központi költségvetésből normatív tá-

mogatásra, másrészt pedig – feltételezhetően a Covid-19 járvány hatására – az utasoktól származó díjbevételek is csökkentek. 2022-től az állami támogatások még jelentősebb zsugorodását figyelhetjük meg: ez annak köszönhető, hogy a Volánbusz Zrt. helyett a Blaguss Agora Hungary Kft. (tehát egy magánvállalkozás) vette át a közösségi közlekedés biztosítását, így a bértámogatás mint állami szubvenció kiesett. E folyamatok az önkormányzati működési támogatások jelentős növelését tették szükségessé.

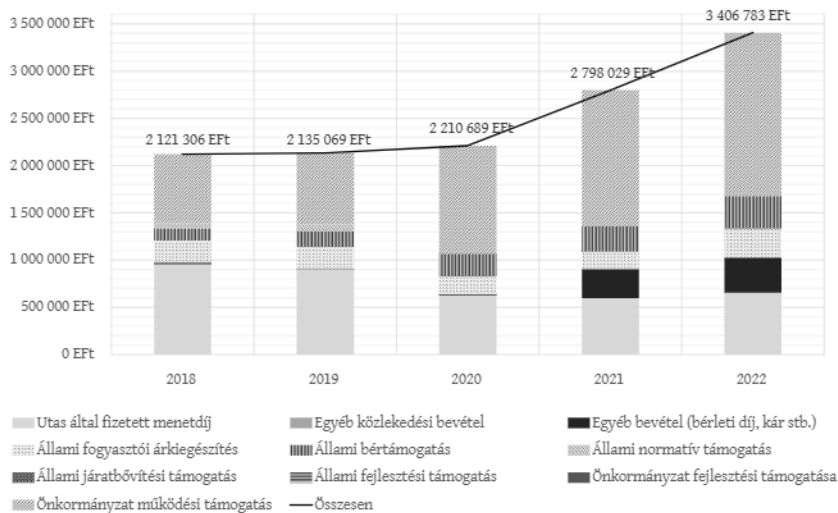
4. ábra: A helyi közforgalmú személyszállítás bevételei Szombathelyen (2018-2022)
Revenues from local public passenger transport in Szombathely (2018-2022)



Forrás: a szerzők szerkesztése (adatszolgáltatás alapján)

Székesfehérváron a Volánbusz Zrt. látta el a helyi közösségi közlekedést a vizsgált időszak egészében. Az 5. ábrán megfigyelhető, hogy Szombathelyhez hasonlóan nőtt a vállalat összes bevétele, miközben az utasoktól származó díjbefizetések többnyire csökkentek 2018 és 2022 között. A bevételek szerkezete annyiban változott az öt év alatt, hogy – Szombathelyhez hasonlóan – 2020-tól Székesfehérvár sem igényelhetett normatív támogatást a központi költségvetésből. Ennek ellenére – a Volánbusz Zrt.-nek nyújtott bértámogatásnak köszönhetően – az állami támogatás mértéke mindvégig jelentős maradt. Ez pedig csökkentette a szolgáltató igényét az önkormányzat által nyújtott működési támogatásra. A 4. és 5. ábra összevetéséből látszik tehát, hogy a helyi önkormányzatoknak jobban megéri a Volánbusz Zrt.-t választani, hiszen így kevesebb önkormányzati önerőre van szükség. Ez főként a kisebb anyagi erőforrással rendelkező településeken képes a közösségi közlekedés piacának torzítására.

5. ábra: A helyi közforgalmú személyszállítás bevételei Székesfehérváron (2018-2022)
 Revenues from local public passenger transport in Székesfehérvár (2018-2022)



Forrás: a szerzők szerkesztése (adatszolgáltatás alapján)

Konklúziók

A helyi közösségi közlekedéssel kapcsolatos feladatok megszervezése – más európai országokhoz hasonlóan – Magyarországon is az önkormányzatok (állam) feladata. Ez adódik a szolgáltatási terület természetes monopóliumjellegeből, a hátrányos helyzetben lévő csoportok kiszolgáltatott helyzetéből, a különböző tevékenységek egymástól függéséből (pl. egységes menetrend, sávhasználat), a területi egyenlőtlenségekből és az Európai Unió környezetvédelmi céljainak megvalósítására irányuló törekvésekből. Az állami beavatkozás szükségessége e területen vitathatatlan. Ezt az Európai Unió is elismerte, az Európai Parlament és a Tanács 1370/2007/EK rendelete pedig megszabta azokat a kereteket a tagállamok számára, amelyen belül szabadon szervezhetik helyi közösségi közlekedési feladataikat.

A helyi személyszállítás megszervezésének központi szereplői a helyi önkormányzatok, akiknek környezeti kihívásokat, területfejlesztési és gazdasági hatékonysági szempontokat is átgondolva kell megoldaniuk e közszolgáltatás biztosítását. A tanulmány a helyi közösségi közlekedés finanszírozásának kérdését vizsgálta huszonnyolc nagy- és középváros számviteli beszámolóinak vizsgálata útján. A személyszállítás finanszírozásának két végpontját állapította meg: állami támogatás biztosításával teljesen ingyenessé tenni a tömegközlekedést, vagy annak megszüntetésével piaci alapokra helyezni a szolgáltatást. A vizsgált magyar

települések megoldásai a két szélsőség között helyezkednek el, viszont a skálán egyre közelebb kerülnek az állami támogatás dominanciájához. Különösen igaz ez azokra a településekre, ahol a Volánbusz Zrt. felelős a közösségi közlekedés biztosításáért. Ennek oka többek között a 2017 óta nyújtott, kizárólag az 1160/2017. (III. 22.) kormányhatározatban megjelölt, állami tulajdonban álló gazdasági társaságoknak juttatott bértámogatás, ami nem illeti meg sem a közösségi közlekedési feladatokat ellátó magánvállalkozásokat, sem a belső szolgáltatókat, ily módon torzítva a szolgáltatók közötti versenyt. A bértámogatás összege ugyanis csökken a önkormányzat által fizetendő, a szolgáltató részére nyújtandó ellentételezést, ezért előbbinek ugyanazon minőségű és mennyiségű szolgáltatásért magasabb összeget kell fizetnie, ha belső szolgáltatót alkalmaz vagy piacon működő szolgáltatótól rendeli meg a közszolgáltatást. Emiatt az önkormányzatok döntő többsége a korábban is szolgáltató Volánbusz Zrt.-t választja. A belső szolgáltatóra váltó önkormányzatoknál folyamatosan csökkent a működésre kapott állami támogatás aránya (Jónás 2022). Ezeket az önkormányzatokat az motiválta szolgáltatóváltásra, hogy úgy látták: belső szolgáltatóval rugalmasabban tudják ellátni a közfeladatot. Tatabányán 2017-ben külön motivációt jelentett, hogy pályázati úton új autóbuszokat tudtak beszerezni.

A másik fontos megállapítás, hogy a közösségi közlekedés finanszírozásában csökkenő mértékben vannak jelen a piaci bevételek, melyek a 2024-től érvényes kedvezményes országos és vármegyebérletek és a helyi közlekedésben kibővített kedvezményi körök (pl. 14 éven aluliaknak több városban ingyenes közlekedés) eredményeként várhatóan tovább csökkennek. Ezek az intézkedések egyrészt üdvözlendők mind környezetvédelmi okokból, mind pedig az élhető város koncepciójának megvalósítása (pl. városi torlódások csökkentése) szempontjából, hiszen a tömegközlekedési eszközök népszerűvé válásával e célkitűzések is hatékonyabban megvalósíthatók. Azonban csupán a menetdíjak csökkentésével, illetve eltörlésével nem növelhető jelentősen az utasszám, ha a közösségi közlekedés megszervezése során nem kerül sor a minőségi követelmények (pl. eljutási idő csökkentése, járatbővítés, különböző csoportok – nők, gyerekek, fogyatékkal élő – igényeinek figyelembevétele) komplex beépítésére. Az eddigi folyamatok oda vezettek, hogy a helyi közösségi közlekedés csak jelentős állami támogatással tartható fenn, ami azonban alkalmas lehet a piaci szereplők helyzetének torzítására, az egyetlen állami vállalat („farkas a csónakban”) dominanciájának megerősítésére.

Köszönetnyilvánítás

A cikk a Kulturális és Innovációs Minisztérium ÚNKP 23-4 kódszámú Új Nemzeti Kiválóság Programjának a Nemzeti Kutatási, Fejlesztési és Innovációs Alapból finanszírozott támogatásával készült.

Irodalom

- Bartha I. (2016): A közösségi közlekedés vállalatgazdasági szempontból. In: Horváth M. T., Bartha I. (szerk.): *Közszolgáltatások megszervezése és politikái. Merre tartanak?* Dialóg Campus, Budapest–Pécs, 793–808.
- Bartha I., Horváth M. T. (2019): Megint vissza? Nem piackonform irányok az integrációban. *Magyar Jog*, 12., 699–707.
- Eurostat (2021): Population and housing census 2021 - population grids. https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Population_and_housing_census_2021_-_population_grids&oldid=626506 (Letöltés: 2024. 12. 16.)
- Goeverden, C., Rietvald, P., Koelemeijer, J., Peteers, P. (2006): Subsidies in Public Transport. *European Transport / Trasporti Europei*, 32., 5–25.
- Gwilliam, K. M. (2002): Urban Transport Pricing and Finance. In: *Cities on the Move: A World Bank Urban Transport Strategy Review*. World Bank Group, Washington, D.C., 135–152. <http://documents.worldbank.org/curated/en/928301468762905413/Cities-on-the-Move-A-World-Bank-Urban-Transport-Strategy-Review> (Letöltés: 2024. 12. 10.)
- Horváth M. T. (2014): Fordulat a közszolgáltatásokkal kapcsolatos uniós politikában. In: Horváth M. T. (szerk.): *Külön utak. Közfeladatok megoldásai*. Dialóg Campus, Budapest – Pécs, 185–202.
- Jónás Z. (2022): *Magyarországi 30 ezer lakos feletti városok helyi személyszállítási közszolgáltatásának összehasonlító pénzügyi elemzése néhány jellemző szolgáltató példáján, a 2018-2021 közötti időszakban, a COVID-19 járvány tükrében*. Szakdolgozat. Budapesti Gazdasági Egyetem, Pénzügyi és Számviteli Kar
- KSH (2024): Városodottság, 2024. január 1. https://www.ksh.hu/stadat_files/fol/hu/fol0008.html (Letöltés: 2024. 12. 10.)
- Lovas D. (2020): Különleges gazdasági övezetre hivatkozással változhat az önkormányzatok adókievési joga. *KOZJAVAK.HU. A DE Közszolgáltatási Kutatócsoport blogja*. Forrás: <https://kozjavak.hu/kulonleges-gazdasagi-ovezetre-hivatkozasal-valtozhat-az-onkormanyzatok-adokivetes-i-joga> (Letöltés: 2024. 05. 15.)
- Oeschger, G., Carroll, P., Caulfield, B. (2020): Micromobility and public transport integration: The current state of knowledge. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 89., 102628. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2020.102628>
- Tóth Sz. (2019): A helyi közösségi közlekedés finanszírozásának környezete. *International Journal of Engineering and Management Sciences*, 3., 190–196. <https://doi.org/10.21791/IJEMS.2019.3.18>
- Tönkö A. (2016): Piaci elemek és a közösségi szektor a finanszírozásban. In: Horváth M. T., Bartha I. (szerk.): *Közszolgáltatások megszervezése és politikái. Merre tartanak?* Dialóg Campus, Budapest–Pécs, 809–822.
- Varga J., Lovas D. (2024): Helyi közösségi közlekedés. In: Hoffmann I. (szerk.): *Kézikönyv az önkormányzati vagyongazdálkodásról*. HVG Orac Kiadó, Budapest, 228–252.
- Werner, C. P., Birkhaeuer, J., Locher, C., Gerger, H., Heimgartner, N., Colagiuri, B., Gaab J. (2021): Price information influences the subjective experience of wine: A framed field experiment. *Food Quality and Preference*, 92., 104223. <https://doi.org/10.1016/j.foodqual.2021.104223>

Jogszabályok

Az Európai Parlament és a Tanács 1370/2007/EK rendelete (2007. október 23.) a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásról, valamint az 1191/69/EGK és az 1107/70/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=CELEX%3A32007R1370> (Letöltés: 2024. 12. 10.)

- Az Európai Unióról szóló szerződés és az Európai Unió működéséről szóló szerződés egységes szerkezetbe foglalt változata. HL C 202., 07/06/2016, p. 1–388. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/hu/ALL/?uri=celex%3A12016ME%2FTXT> (Letöltés: 2024. 12. 17.)
- 2012/21/EU: Az Európai Bizottság határozata az Európai Unió működéséről szóló szerződés 106. cikke (2) bekezdésének az általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtásával megbízott egyes vállalkozások javára közszolgáltatás ellentételezése formájában nyújtott állami támogatásra való alkalmazásáról. HL L 7., 2012. 1. 11, p. 3–10.
1990. évi C. törvény a helyi adókról <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=99000100.tv> ((Letöltés: 2024. 12. 16.)
2011. évi CLXXXIX. törvény Magyarország helyi önkormányzatairól. <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=a1100189.tv> (Letöltés: 2024. 12. 10.)
2012. évi XLI. törvény a személyszállítási szolgáltatásokról. <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=a1200041.tv> (Letöltés: 2024. 12. 10.)
- 89/1988. (XII. 20.) MT rendelet a közúti közlekedési szolgáltatásokról és a közúti járművek üzemen tartásáról. <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=98800089.mt> (Letöltés: 2024. 12. 10.)
- 253/1997. (XII. 20.) Korm. rendelet az országos településrendezési és építési követelményekről. <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=99700253.kor> (Letöltés: 2024. 12. 10.)
- 261/2011. (XII. 7.) Korm. rendelet a díj ellenében végzett közúti árutovábbítási, a saját számlás áruszállítási, valamint az autóbusszal díj ellenében végzett személyszállítási és a saját számlás személyszállítási tevékenységről, továbbá az ezekkel összefüggő jogszabályok módosításáról. <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=a1100261.kor> (Letöltés: 2024. 12.10.)
- 121/2012. (VI. 26.) Korm. rendelet a szociálpolitikai menetdíj-támogatás megállapításának és igénybevételének szabályairól. <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=a1200121.kor> (Letöltés: 2024. 12. 16.)
- 38/2024. (II. 29.) Korm. rendelet a közforgalmú személyszállítási utazási kedvezményekről. <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=a2400038.kor> (Letöltés: 2024. 12. 10.)
- 1160/2017. (III. 22.) Korm. határozat a minimálbér-emelésnek és a garantált bérminimum-emelésnek a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium közvetlen vagy közvetett tulajdonosi joggyakorlása alá tartozó egyes többségi állami tulajdonú gazdasági társaságokra gyakorolt hatásairól, valamint a bérfeljesztéshez szükséges forrás biztosításáról. <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=A17H1160.KOR&txtreferer> (Letöltés: 2024. 12.10.)
- 21/2014. (IV.18.) NFM rendelet a helyi közösségi közlekedés támogatásáról. <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=a1400021.nfm> (Letöltés: 2024. 12. 10.)