



1000063747372

ikt. szám: FPH061 /6293 - 3 /2014

tárgy:

Tájékoztató egy 100%-ban fővárosi tulajdonú taxi fuvarszervező cég esetleges alapításának lehetőségeiről

TÁJÉKOZTATÓ

a Közgyűlés részére

Tisztelt Közgyűlés!

A Fővárosi Közgyűlés 2014. június 30-ai ülésén fogadta el 1083/2014. (VI.30.) sz. határozatát, amellyel felkérte a főpolgármestert egy 100%-ban fővárosi tulajdonú taxi fuvarszervező cég alapítása lehetőségének vizsgálatára (1. sz. melléklet). A kérdéskör szakmai áttekintése megtörtént, annak megállapításait az alábbi tájékoztató mutatja be.

Jelen dokumentum először a tevékenység ellátási módja szerint tekinti át a lehetőségeket, elemezve az ún. közszolgáltatási és piaci modellt (összegzés a 4. valamint az 5. oldalon) ismertetve a kapcsolódó törvényi előírásokat, így különösen az önkormányzati, közbeszerzési, valamint tiltott állami támogatásokat érintő szabályokat. Ezt követően, a gyakorlati tapasztalatokat és azok adatait felhasználva képet formál a szóban forgó tevékenység jelenlegi piaci helyzetéről, majd kitér az ellenőrzési tevékenység és egy esetleges önkormányzati fuvarszervező tevékenysége közti lehetséges konfliktusra.

Figyelemmel arra, hogy általánosságban valamely helyi önkormányzatnak lehetősége van, egy adott tevékenység ellátása érdekében - a vonatkozó törvényi előírások keretei között történő cégalapításra, amint erre a Fővárosi Önkormányzat gyakorlatában is számos példa található - a vizsgálat egy esetleges társaság alapítás cégjogi vonatkozású elemzésére nem terjedt ki.

A tevékenység ellátásának módja

Egy létrehozni szándékozott helyi önkormányzati társaság kapcsán a kiinduló kérdés, hogy a Fővárosi Önkormányzat miként tervezi annak finanszírozását, illetve a társaság feladatkörébe tartozó tevékenység végzését. Erre alapvetően két mód kínálkozik.

Egyrészről, a Fővárosi Közgyűlés a Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény (Mötv.) 41. § (6) bekezdése alapján a feladatkörébe tartozó közszolgáltatás ellátására a polgári perrendtartás szerinti gazdálkodó szervezetet alapíthat. E modellben a Fővárosi Önkormányzat az alapítást követően az általa létrehozott társaságtól közszolgáltatást vásárol, amelynek ellenértékeként vagy az önkormányzat által fizetett kompenzáció, vagy - átengedett bevételként - a lakossági díjbevétel szolgál **(közszolgáltatási modell)**. Ennek a konstrukciónak

elengedhetetlen feltétele tehát, hogy a szóban forgó szolgáltatás önkormányzati feladatkörbe tartozó közszolgáltatás legyen.

Másrészről létrehozható és működtethető a társaság az ún. piaci magánbefektető elve alapján, amikor is a Fővárosi Önkormányzat - vállalkozási lehetőségével élve - gazdasági társaságot alapít, de az alapítást követően már nem finanszírozza annak piaci tevékenységét **(piaci modell)**. Erre Magyarország Alaptörvényének (Alaptv.) 32. cikk (1) bek. g) pontja, valamint a Nemzeti vagyonról szóló 2011. évi CXCVI. törvény (Nvtv.) 9. § (2) bekezdése nyújt lehetőséget azzal a két feltétellel, hogy a helyi önkormányzatnak e célra felhasználható vagyonnal kell rendelkeznie, továbbá, hogy a vállalkozási tevékenység egyébként a helyi önkormányzat kötelező feladatainak ellátását nem veszélyeztetheti.

Közszolgáltatási modell

Amint az fentebb már említésre került, e konstrukció megvalósítására az Möt. 41. § (6) bekezdése azzal a feltétellel ad lehetőséget, hogy a megvásárolni kívánt szolgáltatás önkormányzati feladatkörbe tartozó közszolgáltatás legyen. Minthogy a cél ebben az esetben a létrehozni kívánt társaságtól történő **fuvarszervezési szolgáltatás** megrendelése, a következőkben elsősorban annak vizsgálatára kerül sor, hogy a kérdéses szolgáltatás minősíthető-e önkormányzati feladatkörbe tartozó közszolgáltatásnak, áttekintésre kerülnek továbbá a közbeszerzési és az ehhez szorosan kapcsolódó, tiltott állami támogatásokat érintő szabályok.

A fuvarszervezési szolgáltatás minősítése

Az Möt. 13. § (1) bekezdése sorolja fel a közügyek, valamint a helyben biztosítható közfeladatok körében ellátandó helyi önkormányzati feladatokat, ezek között a 18. pontban a helyi közösségi közlekedés biztosítását. Az Möt. 23. §-a határozza meg a fővárosi és a kerületi önkormányzatok közötti feladat- és hatásköri szabályokat, a (4) bekezdés 10. pontja szerint a Fővárosi Önkormányzat feladata a helyi közösségi közlekedés biztosítása és működtetése.

Elsőként felmerülő alapvető kérdés, hogy **a személytaxival végzett személyszállítási szolgáltatáshoz kapcsolódó fuvarszervezés része-e a helyi közösségi közlekedésnek.**

A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 47. § 3. pontja szerint a közösségi közlekedés menetrend alapján közlekedő gépjárművekkel végzett közforgalmú személyszállítás. A személyszállítási szolgáltatásokról szóló 2012. évi XLI. törvény 2. § 14. pontja szerint: *„közforgalmú személyszállítási szolgáltatás az a személyszállítási szolgáltatás, amelyet - a közzétett feltételek alkalmazásával, díj ellenében - bárki igénybe vehet.”* Ebbe a fogalomba a személytaxi-szolgáltatás, mint személygépkocsival végzett közúti személyszállítási szolgáltatás beleértendő, de a járművek nem menetrend szerint közlekednek, ezért **a személytaxi-szolgáltatás a közösségi közlekedés fogalmába már nem tartozik bele.**

Fentiek alapján, az Möt. és az ágazati jogszabályok szerint **a személytaxival végzett személyszállítási szolgáltatás, így a hozzá kapcsolódó fuvarszervezés sem része a helyi közösségi közlekedésnek, ezért a személytaxival végzett személyszállítási szolgáltatáshoz kapcsolódó fuvarszervezés nem törvényben meghatározott kötelező helyi önkormányzati feladat.** Ugyanakkor fontos felhívni a figyelmet arra a tényre, hogy a személyszállítási szolgáltatásokról szóló 2012. évi XLI. törvény 12. § (3)-(4) bekezdése, a 49. § (3) bekezdés b) pontja, továbbá az árak megállapításáról szóló 1990. évi LXXXVII. törvény 7. § (3) bekezdése, valamint az Alaptörvény 32. cikk (1) bekezdés a) pontja alapján a Fővárosi Önkormányzatnak e terület vonatkozásában szabályozási (rendeletalkotási) kötelezettsége van.

Közbeszerzési kérdések

A 2012. január 1. napjától hatályos, közbeszerzésekről szóló 2011. évi CVIII. törvény (Kbt.) 9. §-a tartalmazza a közbeszerzési eljárás mellőzésével történő szerződéskötés szabályait.

E rendelkezések alapján álláspontunk szerint két olyan esetkör létezik, amikor a Fővárosi Önkormányzat a közbeszerzési versenyeztetés jogos mellőzésével szerződhetne saját fuvarszervezőjével, a szóban forgó szolgáltatás megrendelése érdekében:

1. A Kbt. 9. § (1) bekezdés ka) pontja szerint:

„E törvényt nem kell alkalmazni a 6. § (1) bekezdés a)-d) pontja szerinti ajánlatkérő és olyan gazdálkodó szervezet köt egymással, amelynek egyedüli tagja az ajánlatkérő, és amely felett az ajánlatkérő - tekintettel a közfeladat, illetve a közszolgáltatás ellátásával vagy ellátásának megszervezésével összefüggő feladatára - az ügyvezetési jellegű feladatok ellátását illetően teljes körű ellenőrzési jogokkal rendelkezik és képes a gazdálkodó szervezet stratégiai céljainak és fontos döntéseinek alapvető befolyásolására, feltéve hogy a szerződéskötést követően a gazdálkodó szervezet adott üzleti évben elért nettó árbevételének legalább 80%-a az egyedüli tag ajánlatkérővel kötendő szerződések teljesítéséből származik.”

2. A Kbt. 9. § (5) bekezdés g) pontja szerint:

„E törvényt nem kell alkalmazni, ha a szolgáltatást a 6. § (1) bekezdés a)-c) pontjaiban meghatározott ajánlatkérők valamelyike vagy általuk létrehozott társulás jogszabály alapján fennálló kizárólagos jog alapján nyújtja.”

Amint az a fent idézett közbeszerzési szabályokból kitűnik, az ott megállapított kivételek abban az esetben alkalmazhatók, ha a szóban forgó szolgáltatás közszolgáltatás, amelynek nyújtására Fővárosi Önkormányzat kizárólagos jogot tud alapítani.

Előzőekből adódóan, a **következő vizsgálandó kérdés, hogy a személytaxi-szolgáltatást közvetítő és szervező szolgálat által végzett tevékenység minősíthető-e közszolgáltatásnak, általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak, alapíthat-e annak ellátására a Fővárosi Önkormányzat kizárólagos jogot.** Amint az fentebb már megállapításra került, e szolgáltatás nem minősül törvényben meghatározott kötelező helyi önkormányzati feladatnak. Minthogy a Fővárosi Önkormányzat gyakorlatában számos közszolgáltatási szerződés megkötésére sor került már, érdemes áttekinteni az azokkal, valamint a személytaxi-szolgáltatással összefüggésben szerzett tapasztalatokat.

Tiltott állami támogatásokkal kapcsolatos kérdéskör

Amint azt a Támogatásokat Vizsgáló Iroda többször is kifejtette, annak eldöntése, hogy mi tekinthető közszolgáltatásnak, általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak, a támogatást nyújtó feladata.

A Fővárosi Önkormányzat jelenlegi gyakorlatában a személytaxi-szolgáltatás kapcsán a BKK Budapesti Közlekedési Központ Zrt. (továbbiakban: BKK Zrt.) végez közszolgáltatásokat, amelyek a következők:

- taxiállomás üzemeltetési feladatok,
- a személytaxival végzett személyszállítási szolgáltatás és a szolgáltatást közvetítő szolgálatok ellenőrzésével kapcsolatos feladatok,
- a személytaxi-szolgáltatást nyújtó gépjárművek megfelelőségének előzetes vizsgálata,

- a személytaxi-szolgáltatást közvetítő és szervező szolgálat működési feltételeinek előzetes vizsgálata,
- a személytaxi-szolgáltatást közvetítő és szervező szolgálat tevékenységének ellenőrzése.

A felsorolt közszolgáltatási feladatok végzésének jogalapját a 22/2012. (III. 14.) Főv. Kgy. rendeletben (Vagyonrendelet) biztosított kizárólagos jog, a személytaxival végzett személyszállítási szolgáltatás és a személytaxi-szolgáltatást közvetítő és szervező szolgálat működtetésének feltételeiről, a taxiállomások létesítésének és igénybevételének rendjéről és a személytaxi-szolgáltatás hatósági áráról szóló 31/2013. (IV.18.) Főv. Kgy. rendelet (továbbiakban: Taxirendelet) valamint a BKK Zrt.-vel kötött Feladat-ellátásról és Közszolgáltatásról szóló Keretmegállapodás biztosítja.

Az idézett feladatok kapcsán megállapítható, hogy azok üzemeltetési, valamint ellenőrzési jellegűek. Amint azt a Támogatásokat Vizsgáló Iroda - egyezően az Európai Bizottságnak az európai uniós állami támogatási szabályoknak az általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtása ellentételezésére való alkalmazásáról szóló közleményében foglaltakkal (2012/C 8/02) - 2014. március 20-án, egy fővárosi szerződés kapcsán kiadott állásfoglalásában kifejti:

„... a közszolgáltatások olyan szolgáltatások, amelyek meghatározott jegyekben különböznek más gazdasági tevékenységektől. A sajátos közszolgáltatási feladattal való megbízás általában olyan szolgáltatások nyújtására vonatkozik, amelyeket egy vállalkozás saját üzleti érdekeinek figyelembe vétele mellett nem, nem olyan mértékben vagy nem ugyanolyan feltételekkel végezne el. Az Európai Bizottság ezért úgy ítéli meg, hogy nem nyújtható ellentételezés olyan szolgáltatásokhoz, amelyeket a piac szabályainak megfelelően működő vállalkozások már nyújtanak, vagy azok által kielégítően nyújthatók olyan feltételek mellett, amelyek pl. az ár és a szolgáltatáshoz való hozzáférés tekintetében megfelelnek az állam által meghatározott közérdeknek.”

A fent idézett vélemény kiemelt része is alátámasztja azon álláspontunkat, amely szerint a jelen vizsgálat tárgyát képező fuvarszervező szolgáltatás **közszolgáltatásként, általános gazdasági érdekű szolgáltatásként történő definiálására nincs lehetőség, hiszen e tevékenységet jelenleg is több piaci szereplő végzi.**

Mínthogy véleményünk szerint a fent részletezett „közszolgáltatási feltétel” nem teljesíthető, a jelen dokumentum korábbi részében hivatkozott **közbeszerzési kivételi szabályok sem alkalmazhatóak.**

Összegezve tehát fentieket kijelenthető, hogy egy 100%-os önkormányzati tulajdonú fuvarszervező nem bízható meg kizárólagos jog alapján személytaxi-szolgáltatás közvetítésével és szervezésével, mert e tevékenység közszolgáltatásként, illetve általános gazdasági érdekű szolgáltatásként való nyújtása az európai uniós értelemben vett állami támogatásokra vonatkozó jogszabályokkal és a 2012/21/EU bizottsági határozattal, továbbá a közbeszerzési szabályokkal sem egyeztethető össze.

Piaci modell

Amint azt e dokumentum korábbi részében már rögzítettük, az Alaptv. 32. cikk (1) bek. g) pontja, valamint az Nvtv. 9. § (2) bekezdése alapján a helyi önkormányzatok folytathatnak vállalkozási tevékenységet feltéve, hogy rendelkeznek e célra felhasználható vagyonnal, valamint hogy a vállalkozási tevékenység a kötelező feladataik ellátását nem veszélyezteti.

Amennyiben fentiektől eltérően a fuvarszervező nem közszolgáltatásként, általános gazdasági érdekű szolgáltatásként végezné a tevékenységet, hanem az ún. piaci magánbefektető elve alapján,

akkor maga a társaságalapítás, mint befektetés nem minősülne állami támogatásnak. Ezt az elvet a joggyakorlat alakítja az egyes ítéletek során, aminek eredménye egy koherens, de változó fogalom.

A Támogatásokat Vizsgáló Iroda tájékoztatása szerint az elv lényege, hogy az állam (önkormányzat, valamint a befolyásuk alatt álló vállalkozás) egy adott intézkedéssel alapvetően a piaci szempontokat és saját érdekeit figyelembe véve jár el, azaz beavatkozása az adott piaci körülmények között bármely magánbefektető szempontjából is indokolható lenne, azt egy normál piaci körülmények között működő, kizárólag a profitmaximalizálás szempontjától vezérelt befektető is megtette volna.

Az állam (önkormányzat) viselkedésének vizsgálatakor a tőkebefektetőnek külön kell választania tulajdonosi és hatósági szerepkörét, és ez utóbbiakra nem lehet tekintettel a befektetői döntése meghozatalakor.

A piaci magánbefektető elve teljesülésének bizonyítása két módon lehetséges:

1. a befektetés piac által elvárt jövedelmezősége az üzleti kilátások alapján egyértelműen remélhető,
2. a forrásnyújtásban érdemben magánbefektető is részt vesz az állami szereplővel egyező feltételekkel (várható hozamok és kockázatok).

Annak érdekében, hogy az adott állami (önkormányzati) intézkedés ne minősüljön támogatásnak, elegendő, ha az elvárt nyereség megfelel az állami intézkedéssel érintett ágazatra jellemző átlagos nyereségrátának anélkül, hogy más, összehasonlítható helyzetű befektetőhöz képest nagyobb kockázatvállalásra kerülne sor (T-228/99.sz. WestLB kontra Bizottság ügyben hozott ítélet, EBHT 2003, I-435. o.).

Összefoglalva, e modell megvalósításának jogszabályi akadályai nincsenek, annak eldöntése azonban, hogy a tárgybeli szolgáltatás esetében a piaci magánbefektető elve valóban teljesülhet-e, azaz annak alapján megszervezhető-e a szolgáltatás, további részletes jogi, pénzügyi, gazdasági vizsgálatot igényel.

A piac jelenlegi helyzete

A fővárosi, személytaxival végzett személyszállítási szolgáltatási piacon jelenleg mintegy 5000 tevékenységi engedéllyel rendelkező vállalkozó végez szolgáltatást. A rendelkezésre álló információk szerint a taxisok 90%-a szerződött valamelyik fuvarszervezővel, a legnagyobb társaságokhoz fuvarszervezőnként körülbelül 800 taxi tartozik.

Budapest közigazgatási területén havonta mintegy egymillió fuvarigény jelentkezik. Az egy fuvarra jutó átlag árbevétel 3000-3500 Ft, ami azt jelenti, hogy a taxi szolgáltatási piac éves árbevétele 35-40 milliárd forintra tehető. A fővárosi taxis piacra a fuvarok felett közvetítői jogot gyakorló fuvarszervezők piacbefolyásoló szerepe a jellemző. A fuvarok 40-50%-a lakossági, a többi intézményi megrendelésből származik.

A fuvarszervezők a taxis vállalkozásoktól fuvarközvetítői díjat szednek. A 40-70 ezer forint havi fuvarszervezői díj éves szinten mintegy 4 milliárd forint árbevételt eredményez a diszpécsterszolgálatot üzemeltető fuvarszervezőknek. A taxis vállalkozások 95%-a az alanyi ÁFA-mentes körbe regisztrálja magát, így mentesül a 27%-os ÁFA megfizetése alól.

A személytaxival végzett személyszállítási szolgáltatás árának 2013. szeptember 1-jén történt rendezése és a hatósági ár rögzítése a szolgáltatás jövedelmezőségét javította, ugyanakkor magasabb minőségi követelményeket is előírt a szolgáltatók számára.

Amennyiben ezen a piacon a jelenlegi egyensúlyt kimotozó, érzékelhető változást kívánna a Fővárosi Önkormányzat egy új fuvarszervező piacra lépésével megvalósítani, akkor a becslések szerint legalább 1000 szerződéses partnerrel rendelkező, havi 200 ezer fuvar (gépkocsiként havi 200 fuvar) közvetítő társaság létrehozását kell megcélozni. A szükséges mértékű piaci részesedés költséghatékony módon történő elérése a jelenleg piacon lévő fuvarszervezőknél jelentősen előnyösebb feltételek biztosítását követeli meg a taxisok és az utazóközönség számára.

Az 1000 szerződéses partner azt jelentené, hogy minden ötödik, személytaxival végzett személyszállítási szolgáltatást végző vállalkozó a Fővárosi Önkormányzat tulajdonában lévő fuvarszervezővel lenne szerződésben. Tekintettel arra, hogy a jelenleg hatályos jogszabályok nem teszik kötelezővé a fuvarszervezőhöz való csatlakozást, valamint hogy a helyi önkormányzatoknak nincs kizárólagos joguk a fuvarszervező működtetésére, így az 1000 szerződéses partner fővárosi önkormányzati tulajdonú fuvarszervezőhöz való csatlakozása nem nevezhető reálisnak.

A gépkocsiként havi 200 fuvar közvetítése ugyan jelentős, átlagon felüli mennyiséget jelent, amely kellően vonzó lehet a vállalkozók számára, de ennek érdekében a Fővárosi Önkormányzat tulajdonában lévő fuvarszervező eddigiéknél szigorúbb elvárásainak kellene megfelelniük. Jelenleg a vállalkozók számára a fuvarszervezők a szerződéseikben nem írnak elő fuvarozási kényszert, így előfordul, hogy csúcsidőben a taxi szolgáltatási kereslettel nem tart lépést a kínálat, máskor éppen fordított helyzet alakul ki. A Taxirendelet 5. § (2) bekezdésének értelmében a fuvarszervező pénzügyi szempontból akkor megfelelő, ha saját tőkéje eléri az 50 millió forint összeget, azonban a 400 gépkocsit meghaladó gépkocsipark szervezésében részt vevő fuvarszervező esetében a 401. gépkocsitól ezen felül további 25.000 Ft/gépkocsi mértékű saját tőkét is igazolni kell. **Ez azt jelenti, hogy 1000 vállalkozóval szerződésben lévő fuvarszervezőnek 65 millió forint saját tőkével kell rendelkeznie.**

A Fővárosi Önkormányzat tulajdonában lévő fuvarszervezőnek az infokommunikációs rendszer kialakításához (címkiaadó program, 1000 db táblagép) mintegy 80 millió Ft egyszeri indulási beruházási összegre lenne szüksége, és várhatóan meg kellene finanszírozni a mintegy 70 fős humán erőforrásigényt is, amely éves szinten mintegy 300 millió Ft-ot jelentene. Az intézményi szerződéses fuvarok teljesítése esetén a szerződött partner jellemzően 30-90 napra fizeti ki a fuvardíjat, míg a taxis vállalkozások a fuvarszervezővel heti elszámolásban vannak, ez utóbbinak tehát szüksége van mintegy **1 milliárd forint forgótőkére** is.

A vállalkozás indításához és a piacra lépéshez elengedhetetlen, jelenlegi fuvarszervezőknél kedvezőbb szolgáltatás feltételeinek megteremtéséhez tehát többletforrás szükséges, amelynek a megtérülése bizonytalan.

A jelen fővárosi taxi szolgáltatási piaci helyzetben egy, a Fővárosi Önkormányzat tulajdonában lévő fuvarszervező valószínűleg nem tudna intézményi fuvarokat a kívánt mennyiségben megszerezni. Kétséges az is, hogy tudna-e 1000 taxis vállalkozóval fuvarközvetítői szerződéses viszonyt létesíteni, mert a taxis vállalkozások - a könnyebb ellenőrizhetőség érdekében - át kellene, hogy jelentkezzenek az ÁFA-körbe, ami az eddig gyakorlatban megszerzett jövedelmük 27%-ának elvesztését jelentené. A BKK Zrt. által egy év alatt lefolytatott ellenőrzések során kimutatott 18.269 jogsértés miatt sem vállalható a taxi szolgáltatókkal való szerződéskötés.

A taxi ellenőrzés terén esetlegesen felmerülő problémák

Figyelemmel arra, hogy a Fővárosi Önkormányzat nagy hangsúlyt fektet a taxi szolgáltatás kiemelt ellenőrzésére, érdemes e tekintetben is megvizsgálni egy 100%-os fuvarszervező létrehozásának esetleges következményeit.

A Taxirendelet alapján

- a személytaxival végzett személyszállítási szolgáltatás, valamint a Fuvarszervező tevékenységi engedélyének megszerzése érdekében az előzetes igazolás kiadására,
- a Fuvarszervező diszpécseralkalmazásának Taxirendelet szerinti megfeleléséről tanúsítvány kiállítására,
- a taxiállomás-használati hozzájárulás kiadására, visszavonására,
- a Taxirendeletben foglaltak megtartásának ellenőrzésére

a BKK Zrt., mint Közlekedésszervező jogosult.



Tekintettel arra, hogy a BKK Zrt. a Fővárosi Önkormányzat 100%-os tulajdonában álló gazdasági társaság, etikai és esetlegesen versenyjogi problémákat vethet fel, egy szintén a Fővárosi Önkormányzat 100%-os tulajdonában álló fuvarszervező társaság létrejötte, mivel a többi, piacon lévő fuvarszervező a Közlekedésszervezőt az azonos tulajdonos miatt elfogultsággal vádolhatná. Itt kívánjuk ismételten jelezni, hogy egy saját tulajdonú fuvarszervező cég létrehozásával a Fővárosi Önkormányzat egy olyan területre lépne be gazdasági szereplőként, amely tekintetében szabályozási kötelezettsége áll fenn.

A fenti indokok alapján egy 100%-os fővárosi önkormányzati tulajdonú fuvarszervező megalapítása és működtetése, az ezzel járó üzleti kockázat felvállalása, a jelenlegi jogszabályi és pénzügyi feltételek között nem javasolt.

Budapest, 2014. november „ „


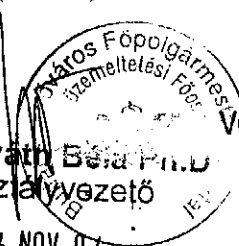

 Dr. Szenczey Balázs
 főpolgármester-helyettes

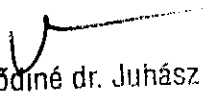

Láttam:
 2014.11.05


 Sáradi Kálmán dr.
 főjegyző



mellékletek:

1. 1083/2014. (VI.30.) sz. Főv. Kgy. határozat


 Dr. Horváth Béla Ph.D.
 főosztályvezető

 2014 NOV 04


 Vedródiné dr. Juhász Éva
 2014 NOV 03


 Dr. Rupaszov Edit
 2014 NOV 03


 Németh László
 osztályvezető
 2014 NOV 04