



GAZDASÁGI
VERSENYHIVATAL

H Á L Ó Z A T O S Á G A Z A T O K I R O D Á J A

Ügyszám: **Vj-101/2007**

A Gazdasági Versenyhivatal a **Magyar Államvasutak Zrt.** (továbbiakban MÁV Zrt.) és a **Vasúti Pályakapacitás-elosztó Kft.** (továbbiakban VPE Kft.) eljárás alá vont vállalkozások ellen gazdasági erőfölénnyel való visszaélés tilalmának feltételezett megsértése miatt indult versenyfelügyeleti eljárásban meghozta az alábbi

v é g z é s t.

A Gazdasági Versenyhivatal az eljárást megszünteti.

E végzés ellen a kézhezvételtől számított 8 napon belül a Gazdasági Versenyhivatal Versenytanácsához címzett jogorvoslati kérelemmel lehet élni. A jogorvoslati kérelem előterjesztésének e végzés foganatosítására halasztó hatálya nincs.

I n d o k o l á s

I.

A Gazdasági Versenyhivatal (továbbiakban GVH) 2007. június 25-én a *Magyar Államvasutak Zrt.* (továbbiakban MÁV Zrt.) és a *Vasúti Pályakapacitás-elosztó Kft.* (továbbiakban VPE Kft.) ellen a gazdasági erőfölénnyel való visszaélés tilalmának feltételezett megsértése miatt versenyfelügyeleti eljárást indított annak kivizsgálása érdekében, hogy az eljárás alá vont ügyfelek megsértették-e a tisztességtelen piaci magatartás és a versenykorlátozás tilalmáról szóló 1996. évi LVII. törvény (a továbbiakban: Tpv.) 21 §-át, különösen annak a) és g) pontjaiban foglalt rendelkezéseket, és az Európai Közösséget létrehozó szerződés (a továbbiakban: EK-Szerződés) 82. cikkét, különösen annak a) és c) pontjaiban foglaltakat az alábbiak szerinti magatartásukkal.

A MÁV Zrt. Gépészeti Üzletág a VPE Kft. által készített, 2007. január 24-től hatályos Hálózati Üzletszabályzatban a különböző vasúti társaságok számára a vasúti járművek forgalombiztonsággal összefüggő előírt rendszeres vizsgálatait elvégzéséhez a létező 35-ből csak 6 járműfenntartási (karbantartási) műhelyet jelölt ki. A hozzáférés korlátozása akár közvetlenül is hatással lehet a magyar vasúti piacon kibontakozó verseny struktúrájára, mivel a vasúti járművek forgalombiztonsággal összefüggő ellenőrzése és karbantartása nélkülözhetetlen a vasúti pálya igénybevételéhez. Mindamelllett az eljárás tárgyát képező magatartás érintheti a tagállamok közötti kereskedelmet tekintettel a más tagállamból érkező

versenytársak potenciális piacra lépésére, és az egy tagállam gyakorlatilag teljes területét lefedő erőfölénnyel rendelkező vállalkozás kizáró jellegű magatartására.

A tagállamok közötti kereskedelemre gyakorolt hatás fogalmáról szóló bizottsági közlemény¹ 96. pontja szerint az érzékelhetőség értékelése során figyelembe kell venni azt is, hogy maga az a tény, hogy az erőfölénnyel rendelkező vállalkozásnak egy tagállam egészére kiterjed a jelenléte, valószínűleg már önmagában is megnehezíti a piacra való behatolást. Ezért úgy kell tekinteni, hogy minden olyan visszaélés, amely nehezebbé teszi a nemzeti piacra történő bejutást, érzékelhető hatással van a kereskedelemre.

A vizsgálat tárgyát képezte annak feltárása, hogy a vasúti áruszállítási piac megnyitásától (2004. május 1.) a járműfenntartási műhelyek kijelölésére mely szervezetnek volt jogszabályi jogosultsága, milyen eljárás keretében illetve döntési kompetenciák mellett került sor a kijelölésre. A közérdek védelme indokolta az eljárás megindítását, mivel a GVH-hoz érkezett jelzés alapján a vizsgálat tárgyát képező magatartás minden vállalkozó vasúti társaságot érinthet a magyar piacon.

II.

A Tptv. 21.§-a értelmében tilos a gazdasági erőfölénnyel visszaélni, így különösen:

- a) **az üzleti kapcsolatokban – ideértve az általános szerződési feltételek alkalmazásának esetét is – tisztességtelenül vételi vagy eladási árakat megállapítani, vagy más módon indokolatlan előnyt kikötni, vagy hátrányos feltételek elfogadását kikényszeríteni;**
- b) a termelést, a forgalmazást vagy a műszaki fejlődést a fogyasztók kárára korlátozni;
- c) indokolatlanul elzárkózni az ügylet jellegének megfelelő üzleti kapcsolat létrehozásától, illetve fenntartásától;
- d) a másik fél gazdasági döntéseit indokolatlan előny szerzése céljából befolyásolni;
- e) az árut az ár emelését megelőzően vagy az ár emelkedésének előidézése céljából, vagy egyébként indokolatlan előny szerzésére, illetve versenyhátrány okozására alkalmas módon a forgalomból indokolatlanul kivonni, illetőleg visszatartani;
- f) az áru szolgáltatását, átvételét más áru szolgáltatásától, átvételétől, továbbá a szerződéskötést olyan kötelezettségek vállalásától függővé tenni, amelyek természetüknél fogva, illetve a szokásos szerződési gyakorlatra figyelemmel nem tartoznak a szerződés tárgyához;
- g) **azonos értékű vagy jellegű ügyletek esetén az üzletfeleket indokolatlanul megkülönböztetni, ideértve olyan árak, fizetési határidők, megkülönböztető eladási vagy vételi feltételek vagy módszerek alkalmazását, amelyek egyes üzletfeleknek hátrányt okoznak a versenyben;**
- h) a versenytársaknak az érintett piacról való kiszorítására vagy a piacra lépésük akadályozására alkalmas, nem a versenytársakéhoz viszonyított nagyobb hatékonyságon alapuló, túlzottan alacsony árakat alkalmazni;
- i) a piacra lépést más módon indokolatlanul akadályozni; vagy

¹ A Bizottság Közleménye, Iránymutatás a kereskedelemre gyakorolt hatásnak a Szerződés 81. és 82. cikke szerinti fogalmáról (2004/C 101/07).

- j) a versenytárs számára indokolatlanul hátrányos piaci helyzetet teremteni, vagy gazdasági döntéseit indokolatlan előny szerzése céljából befolyásolni.

A Tpv. 71/A. § alapján a vizsgáló a hivatalból indított versenyfelügyeleti eljárást végzéssel megszünteti, ha a vizsgálat elrendelésére okot adó, a 70. § (1) bekezdésében meghatározott körülmények nem állnak fenn, továbbá akkor, ha a vizsgálat során beszerzett bizonyítékok alapján nem állapítható meg törvénysértés, és az eljárás folytatásától sem várható eredmény.

Az EKSz 82. cikke szerint a közös piaccal összeegyeztethetetlen és tilos egy vagy több vállalkozásnak a közös piacon vagy annak jelentős részén meglévő erőfölényével való visszaélése, amennyiben ez hatással lehet a tagállamok közötti kereskedelemre.

Ilyen visszaélésnek minősül különösen:

- a) **tisztességtelen beszerzési vagy eladási árak, illetve egyéb tisztességtelen üzleti feltételek közvetlen vagy közvetett kikötése;**
- b) a termelés, az értékesítés vagy a műszaki fejlesztés korlátozása a fogyasztók kárára;
- c) **egyenértékű ügyletek esetén eltérő feltételek alkalmazása az üzletfelekkel szemben, ami által azok hátrányos versenyhelyzetbe kerülhetnek;**
- d) a szerződések megkötésének függővé tétele olyan kiegészítő kötelezettségeknek a másik fél részéről történő vállalásától, amelyek sem természetüknél fogva, sem a kereskedelmi szokások szerint nem tartoznak a szerződés tárgyához.

Az 1/2003/EK rendelet 5. cikke szerint, ha a tagállamok versenyhatóságai egyedi esetekben a EK-Szerződés 81. és 82. cikkének alkalmazása során a rendelkezésükre álló információk alapján úgy látják, hogy a tiltás feltételei nem teljesülnek, úgy is határozhatnak, hogy nem látnak okot arra, hogy beavatkozzanak.

III.

A hozzáférést korlátozó magatartás versenyjogi értékelését megelőzően a vizsgálók értelmezték az európai, illetve hazai vasúti szabályozás rendelkezéseit, továbbá az eljárás alá vontak ágazati jogszabályoknak való megfelelő magatartását.

Az európai vasúti piac liberalizációjában az elfogadott közösségi jogszabályokat az irányelvek szellemiségének megfelelően kell átültetni a nemzeti jogrendszerbe az adott jogforrási szinteken. Az integrált európai vasúti térség megvalósítására az Európai Parlament és a Tanács három vasúti csomagban határozott meg keretszabályokat, amelyekből az ügy tárgyához kapcsolódóan a következők kiemelése szükséges.

A közösségi vasutak fejlesztéséről szóló, 1991. július 29-i 91/440/EGK tanácsi irányelv (továbbiakban 91/440/EGK irányelv) célja megkönnyíteni a közösségi vasutaknak az egységes piac követelményeihez való hozzáigazítását, valamint hatékonyságuk fejlesztése. A vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról és a biztonsági tanúsítványról szóló 2001/14/EK irányelv (2001. február 26.) (továbbiakban 2001/14/EK irányelv) szabályozza a vasúti infrastruktúra használati díjainak megállapítását és felszámítását, valamint a vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztására vonatkozóan alkalmazandó elveket és eljárásokat.

A 2001/14/EK irányelv szolgáltatásokra vonatkozó 5. cikke rendelkezéseinek iránymutatása szerint: (1) *a vasúttársaságok hátrányos megkülönböztetéstől mentes alapon jogosultak minimális szolgáltatások összességére és az irányelv II. mellékletében megjelölt szolgáltatási infrastruktúrához való hálózaton keresztüli hozzáférésre. A II. melléklet 2. pontjában említett szolgáltatások nyújtása hátrányos megkülönböztetéstől mentes módon történik, és a vasúttársaságok kérelmeit csak akkor lehet elutasítani, ha megoldásukra léteznek piaci körülmények között megvalósítható alternatívák. Ha nem egyetlen pályahálózat-működtető nyújt ilyen szolgáltatásokat, a "fő infrastruktúra" biztosítója minden tőle telhetőt megtesz a szolgáltatások nyújtásának megkönnyítésére.*

Az 2001/14/EK irányelv további rendelkezése szerint: 5. cikk (3) *a vasúttársaságok ezen felül kérhetik a pályahálózat-működtetőtől vagy más szolgáltatótól a II. melléklet 4. pontjában felsorolt további mellékszolgáltatásokat. A pályahálózat-működtető e szolgáltatásokat nem köteles nyújtani.*

A 2001/14/EK irányelv II. melléklete szerint a vasúttársaságok számára nyújtandó szolgáltatások között a 2. pont alatti *A hálózaton keresztüli hozzáférés a szolgáltatási infrastruktúrához és a nyújtott szolgáltatások körébe tartozik a h) karbantartó központok és egyéb műszaki infrastruktúra.*

A II. mellékletben a mellékszolgáltatások között található 4. c) *a gördülőállomány műszaki vizsgálata.*

A 2001/14/EK irányelv 4. és 14. cikkében foglalt rendelkezések emellett előírják egy jogi formáját, szervezetét vagy döntéshozatali rendjét tekintve minden vasúttársaságtól független díjszabási és elosztó szervezet létrehozását, amennyiben a pályahálózat-működtető nem független jogi formáját, szervezetét vagy döntéshozatali rendjét tekintve bármely vasúttársaságtól. Az irányelv 30. cikkében továbbá előírja egy szabályozó szervezet felállítását, amelynek szervezetét, pénzügyi döntéseit, jogi felépítését és döntéshozatali funkcióit tekintve függetlennek kell lennie bármely infrastruktúra-üzemeltetőtől, díjszabási szervezettől, elosztó szervezettől vagy azon kérelmezőktől, akik hozzá fordulhatnak jogorvoslatért, ha úgy vélik, hogy *tisztességtelen bánásmódban vagy hátrányos megkülönböztetésben volt részük, vagy valamely sérelem érte őket a vasúthálózat-használati feltételek vagy az abban szereplő követelmények, az elosztási folyamat és eredménye, a díjszabási konstrukció, a fizetendő vagy esetlegesen fizetendő infrastruktúra-használati díjak mértéke vagy struktúrája, a biztonsági tanúsítvány, a biztonsági szabványok és szabályok végrehajtása és ellenőrzése miatt.*

A hazai vasúti piacnyitás kezdetétől (2004. május 1.) 2005. december 31-ig a vasútról szóló módosított 1993. évi XCV. törvény (továbbiakban 1993. évi Vtv.) volt életben, amely végrehajtási rendeleteivel teremtette meg a piacnyitás keretfeltételeit. A közösségi jogszabályoknak való megfelelés szükségessé tette egy új törvény megalkotását, mely a 2006. január elsejétől hatályos vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény (továbbiakban 2005. évi Vtv.). Az 1993. évi Vtv. szelleméhez igazodó végrehajtó rendelkezéseket – a pályahasználati díjra, a pályahasználati feltételekre vonatkozóan –, azonban hosszú átmeneti időszak után váltották fel a 2005. évi Vtv. végrehajtási rendeletei, melyek a 2005. évi Vtv. szelleméhez igazodva születtek meg, és a lényeges kérdések tekintetében 2008. januárjától vannak hatályban. Az új végrehajtási rendelkezéseknek való megfelelés indokolja, hogy a szabályozó a Hálózati Üzletszabályzatot felülvizsgálja.

Az 1993. évi Vtv. 2/B. § (5) bekezdésben meghatározta, hogy *a vasúti pályát üzemeltető és fenntartó vasúti társaság - a pályahasználati díjon felüli - többletdíj ellenében köteles az*

igénybevevő részére a következő berendezésekhez és létesítményekhez hozzáférést biztosítani:...) karbantartó és egyéb műszaki létesítmények.

A vasúti pályahasználati díjról és képzésének elveiről szóló 66/2003. (X. 21.) GKM-PM együttes rendelet 10. § (2) értelmében is *a pályavasúti társaság – szolgáltatási díj ellenében köteles hozzáférést nyújtani vasútvállalati kérés esetén többek között- az előbb 1993. évi Vtv. 2/B § 5) bekezdése alatt felsorolt pontoknak megfelelően - a i) karbantartási és egyéb műszaki létesítményekhez.*

A 2005. évi Vtv. 11. § (1) bekezdése szerint *az országos közforgalmú vasúti személyszállítási, árufuvarozási, illetve vontatási tevékenység végzésére, az erre jogosító működési engedéllyel rendelkező vasúti társaság – a Vtv. XII. fejezetében meghatározott (nyílt hozzáférésre vonatkozó) feltételek teljesítése esetén – valamennyi nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózaton jogosult.*

A 2005. évi Vtv. 54. §-a alapján nyílt hozzáférés keretében nyújtott szolgáltatásokat a törvény 3. melléklete sorolja fel részletesen. Azonban az 1993. évi Vtv-vel ellentétben a 3. melléklet II. pontjában, - ahol lennie kéne az irányelvi rendelkezések tükrében - , nem szerepel a karbantartó és egyéb műszaki létesítményekhez történő hozzáférés. A IV. pontban megjelenik mellékszolgáltatások között a vasúti járművek műszaki vizsgálata, de ez alapvetően más jellegű szolgáltatás, hiszen itt a létesítmény mellett a Gépészeti Üzletág szolgáltatásának igénybevételéről van szó, és nem az ellenőrzés saját személyzettel történő megoldásáról, azaz csupán az adott vizsgálathoz szükséges infrastruktúra igénybevételéről.

Következésképpen megállapítható, hogy a 2001/14/EK irányelv 2. melléklet, 2. pont, h) alpontjában meghatározott „hozzáférés a karbantartó központok és egyéb műszaki létesítményekhez” szolgáltatás nem biztosított a 2005. évi Vtv. rendelkezései alapján. Tehát az irányelvi rendelkezések hiányos átültetéséből adódóan a 2005. évi Vtv. alapján nem kérhető hozzáférés ezekhez a létesítményekhez, és a MÁV Zrt., mint integrált vasúti társaság nem köteles azt biztosítani.

Az 1993. évi Vtv. rendelkezései szerinti Pályahasználati Testület, mely a szabályozó szervezet funkcióit részben ellátta volna, nem alakult meg.

A 2005. évi Vtv. 73. §-a szerinti vasúti igazgatási szerv feladat és hatáskörébe tartoznak: a nyílt hozzáférésre jogosult illetve integrált vasúti társaságok által kezdeményezett jogvitás ügyek rendezése, a működési engedélyezés, a vasúti közlekedési piac felügyelete, a vasúti pályahálózat-kapacitás elosztási folyamatának és a Hálózati Üzletszabályzatban foglaltak szerinti kedvezmények biztosítására vonatkozó tárgyalások felügyelete, az integrált vasúti társaságok belső megállapodásának jóváhagyása, az abban foglaltak ellenőrzése, a számviteli elkülönítés ellenőrzése, a vasúti társaság személyszállítási, árufuvarozási, valamint vontatási üzletszabályzatának jóváhagyása, továbbá mindazon feladatok ellátása, amelyeket jogszabály a feladatkörébe utal.

A vasúti igazgatási szerv alatt értendő a 2005. évi Vtv. rendelkezéseinek értelmében, illetve a Magyar Vasúti Hivatalról szóló 275/2006. (XII. 23.) Korm. rendelet alapján 2006. január 1. és 2008. június 30-a között a Magyar Vasúti Hivatal (továbbiakban MVH), ezt követően 2008. július 1-től a Kormány 156/2008. (VI. 6.) rendelete alapján a Nemzeti Közlekedési Hatóság Központi Hivatala (továbbiakban NKH).

A Hálózati Üzletszabályzat (továbbiakban HÜSZ) tartalmazza a vasúthálózat-használati feltételeket, azaz a kapacitáselosztásra, a vasúti pályahasználatra vonatkozó feltételeket és szabályokat, és a pályahasználati díjakból nyújtható kedvezmények elveit. A HÜSZ-t a korábbi és az új Vtv-ben foglaltaknak megfelelően a Vasúti Pályakapacitás-elosztó Szervezet

(VPE Kft.) készíti el, mivel integrált vasúti társaságok működtetik az országos közforgalmú pályahálózatot. A vizsgált időszakban 2007. január 24-ét megelőzően felügyeleti szerv nem hagyta jóvá a HÜSZ-t. A 2007. január 24-étől hatályos HÜSZ a MVH felügyelete alatt és jóváhagyásával került létrehozásra, melyet az NKH is érvényesnek tekint a honlapján közzétett tájékoztató szerint.

IV.

A 2007. január 24-től hatályos HÜSZ 3.6.7. sz. melléklete szerint a MÁV Zrt. Gépészeti Üzletágának 35 karbantartó műhelye van, emellett a GySEV Zrt. alá tartozik a Soproni Járműkarbantartó Műhely. A HÜSZ-ben a műhelyekben igénybevehető szolgáltatásokkal kapcsolatban meghirdetett díjak a MÁV Zrt. által meghirdetett mellékszolgáltatásokra terjednek ki, és nem jelölik meg a hozzáférési díjat.

A VPE Kft. nyilatkozata szerint a 2007. január 24-től hatályos HÜSZ-t megelőző hálózati üzletszabályzatokban nem szerepelt a magánvasúti társaságoknak a járműfenntartási műhelyekhez saját vizsgálati, karbantartási tevékenység végzése céljából történő hozzáféréseinek szabályozása.

A Vasúti Pályacapacitás-elosztó Kft. 2006. december 13-án kelt MÁV Zrt. Gépészeti Üzletághoz intézett levelében felhívja a figyelmet arra, hogy: *„a vontatási tevékenységet végző vállalkozó vasúti társaságok számára szükséges, hogy a törvényben meghatározott feltételek között biztosítsunk mellékszolgáltatásként a vasúti járművek vizsgálatára megfelelő lehetőséget.*

A Hálózati Üzletszabályzat (továbbiakban HÜSZ) tervezete tartalmazta már azokat a vontatási telepeket, ahol a vasútvállalatok a javításokat megrendelhetik, azonban szükséges megjelölni azokat a helyeket is, ahol a forgalombiztonsággal összefüggő előírt rendszeres (napi) vizsgálatokat saját maguk elvégezhetik. ... Ezek a vizsgálatok nem igényelnek zárt műhelyeket, így olyan helyeket célszerű kijelölni erre a célra, amelyek általában az üzemanyag vételező helyek közelében vannak, és vizsgálócsatornával rendelkeznek, ezek használatának díját a törvény 55. § (5) c) bekezdésével összhangban kell megállapítani.”

Továbbá a VPE Kft. nyilatkozata szerint pusztán tájékoztató jelleggel jelenítette meg a karbantartó műhelyekkel kapcsolatos információkat, szolgáltatásokat a HÜSZ-ben.

A VPE Kft. előadta még azt is, hogy a 2001/14/EK irányelv II. számú melléklet 2. pontjának, illetve a 2005. évi Vtv. 3. számú melléklet II. pontjának összevetése alapján megállapítható, hogy az előbbi h) alpontjában szereplő karbantartó és egyéb műszaki létesítményekhez való hozzáférés valóban hiányzik a magyar szabályozásból, vagyis a kettő nincsen teljes mértékben összhangban. Ugyanakkor megállapításuk szerint a VPE Kft. mint jogalkalmazó szervezet nem jogosult az eltérések értelmezésére, az ellentmondások feloldására.

A MÁV Zrt. Gépészeti Üzletága 2007. január 15-én a VPE Kft.-nek írt levelében 5 fenntartási műhelyet jelölt ki (Kecskemét, Nyíregyháza, Hatvan, Celldömölk, Nagykanizsa) a vállalkozó vasúti társaságok számára a vasúti járműveik forgalombiztonsággal összefüggő előírt rendszeres vizsgálatainak biztosítására, illetve csatolta a MÁV Zrt. Gépészeti Üzletágtól igénybe vehető szolgáltatások listáját. A 2007. január 18-án kelt levelében a fenntartási műhelyek listája kiegészítésre került Rákos fenntartási műhellyel (Budapest).

Az eljárás alá vont MÁV Zrt. előadása szerint 2007. elején a VPE Kft-től kapott levél alapján jelölték ki az előbb 5, majd 6 karbantartó műhelyet a forgalombiztonsággal összefüggően előírt rendszeres vizsgálatok elvégzésére. A telephelyek kijelölési szempontja volt, hogy olyan helyek legyenek megadva, ahol a vizsgálatra beálló járművek minél kisebb valószínűséggel akadályozzák a Gépészeti Üzletágnál folyó vizsgálatokat és javításokat, illetve fordítva, utóbbi vizsgálatok se akadályozzák a harmadik feleknek nyújtott szolgáltatásokat. Az említett 6 műhely 2007. évtől került meghirdetésre a HÜSZ-ben, míg a korábbi években, vagyis 2005-ben és 2006-ban a HÜSZ nem hirdette meg ezt a lehetőséget. Ennek ellenére a járműfenntartási műhelyekben vállalhatták nem MÁV járművek vizsgálatát, karbantartását, amely tevékenységről azonban nem készítettek nyilvántartásokat.

A GVH a versenyfelügyeleti eljárás során megkereste azon hozzáférésre jogosult vasúttársaságokat, amelyek vasúti árutovábbítási engedéllyel rendelkeztek, és megkezdtek tevékenységüket a vizsgált időszakban. A társaságok vagy nem számoltak be arról, hogy hozzáférést folyamodtak volna a MÁV Zrt. vizsgálócsatornával ellátott járműkarbantartási műhelyeihez, vagy ott igénybe vették a MÁV Zrt. további szolgáltatásait is. A társaságok egymásnak ellentmondóan nyilatkoztak arról, hogy a járműkarbantartási műhelyekhez való hozzáférés kijelölésében a VPE Kft. illetve a MÁV Zrt. milyen szerepet töltött be ismereteik szerint. Emellett többnyire jelezték, hogy nem vettek részt ezzel kapcsolatos konzultációs folyamatban, erre vonatkozó megkeresés sem érkezett hozzájuk, illetve az egyik társaság saját kezdeményezése alapján tulajdonított szerepet a VPE Kft.-nek a kijelölési folyamatban.

A vállalkozó vasúti társaságok észrevételei is azt a következtetést erősítették meg, hogy a kijelölt telephelyek száma akkor jelenthet hátrányt, ha gépmenet kell a mozdony kijelölt telephelyre történő mozgatásához, illetve ha a MÁV Zrt. a vizsgálócsatornára állás lehetőségét nem biztosítja egyenlő feltételekkel, amelyet azonban további szolgáltatás igénybevétele nélkül eddig nem kerestek a vasúti társaságok.

A vizsgálat tárgya az volt, hogy az integrált vasúti társaság irányítása alatt álló járműfenntartási (karbantartási) műhelyekhez (a 2001/14/EK irányelv fordításában karbantartó központok és egyéb műszaki létesítmények) való hozzáférés lehetőségével kapcsolatban a MÁV Zrt. illetve a VPE Kft. magatartása okot adhat-e a Tpv. 21. §-a, valamint az EK-Szerződés 82. cikke rendelkezéseinek megsértésére.

A vizsgálók álláspontja szerint megfelelő magyar szabályozás és annak végrehajtása mellett nem merülhetett fel a vizsgált magatartással kapcsolatos versenyjogi aggály, hiszen ebben az esetben a vasútágazati szabályozás alacsonyabb beavatkozási küszöböt alkalmazna a versenyszabályozáshoz képest.

A vizsgálók megállapították, hogy az 1993. évi Vtv. elfogadásával megfelelően megtörtént a harmonizációs kötelezettség, mert átültetésre került mind a 2001/14/EK irányelv II. mellékletének 2. pontjának h) alpontja (hozzáférés karbantartó központok és egyéb műszaki infrastruktúrához), mind a II. melléklet 4. pontjának c) alpontja (műszaki vizsgálat, mint nyújtandó mellékszolgáltatás). Ugyanakkor a 2005. évi Vtv. esetében ez már csak ez utóbbi pont esetében valósult meg, míg a pusztán hozzáférés tekintetében nem került megalkotásra a Vtv. megfelelő rendelkezése.

A közösségi jog közvetlenül jogokat hozhat létre, amelyek érvényesítése tagállami közigazgatási szervek, illetve bíróságok feladata. A van Gend en Loos ügyben hozott ítélet²

² C-26/62. ügy N.V. Algemene Transporten Expenditie Onderneming van Gend en Loos kontra Nederlandse Administratie der Belastingen [EBHT 1963., 1.o.]

tette nyilvánvalóvá, hogy a közösségi jognak olyan hatálya van, amelyet a tagállamok állampolgárai a nemzeti bíróságok előtt felhívhatnak. A közösségi jog nem csak kötelezettségeket ró a magánszemélyekre, hanem jogokat is ruház rájuk. Ezek a jogok nem csak akkor léteznek, ha azokat az EKSz. kifejezetten biztosítja, hanem azon kötelezettségek által is, amelyeket az világosan meghatározott módon egyénekre, tagállamokra és a Közösségi intézményeire ró. A közvetlen hatály feltételei elvileg, hogy a kérdéses rendelkezés feltétel nélküli volta, alkalmazása ne függjön közösségi vagy tagállami szervek további intézkedésétől; kellően pontos, vagyis világos és egyértelmű legyen, végül negatív kötelezettséget írjon elő. A van Gend en Loos ügytől eltelt időben a közvetlen hatály kérdésében számos más ítélet is született, amelyek tovább tágították, pontosították annak fogalmát.

A van Duyn ügyben³ a Bíróság először mondta ki egyértelműen, hogy egy irányelv rendelkezéseinek is lehet közvetlen hatálya, amely alapján a keletkeztetett jog bíróság előtt érvényesíthető és azt a nemzeti bíróságnak védelemben kell részesítenie. Az ügyben kérdéses rendelkezés természete, rendszere és kifejezései alapján megállapítható volt a közvetlen hatály jöllehet azt egy olyan normatív aktus rögzítette, amely nem bír a jog erejénél fogva a maga teljességében közvetlen hatállyal.

A Becker ügyben⁴ az irányelvek közvetlen hatályának megfogalmazása szerint valahányszor egy irányelv rendelkezései tárgyukat tekintve feltétlenek és kellően pontosak, az előírt határidő eltelte után az implementációs intézkedések hiányában, hivatkozhatók bármely velük összeegyeztethetetlen tagállami rendelkezéssel szemben, illetve amennyiben ezek a rendelkezések jogokat határoznak meg, magánszemélyek azokat az állammal szemben érvényesíthetik. Ugyanakkor nyilvánvaló, hogy az irányelvek nem rendelkezhetnek a rendeletekkel azonos szintű horizontális és vertikális hatállyal, a Bíróság csak a vertikális közvetlen hatály kimondásáig jutott. Ez azt jelenti, hogy kellő egyértelműség és pontosság alapján is közvetlen hatálya csak akkor van irányelvi rendelkezéseknek, ha tagállam és magánfél közötti viszonyban, a magánfél által történik annak hivatkozása.

Éppen ezért a 2001/14/EK irányelv rendelkezésének megítéléséhez még tisztázni kell az állam fogalmának kitágítását a joggyakorlatban, beszélhetünk-e vajon itt is magánfél tagállam viszonyáról. Arra a kérdésre, hogy a vertikális hatályt érintő ügyek esetében meddig is tart az állam, a Bíróság összegző, elvi jellegű választ próbált adni a British Gas ügyben.⁵ A British Gas az érintett ügyben még állami monopólium volt, amely ellátási kötelezettséget viselt a gázszolgáltatás tekintetében. Az előzetes döntéshozatal körében feltett kérdésre a Bíróság a következőket válaszolta. A Bíróság egy sor esetben leszögezte már, hogy feltétlen és kellően pontos irányelvi rendelkezésekre lehet hivatkozni olyan szervezetekkel vagy szervekkel szemben, amelyek az állam felügyelete vagy ellenőrzése alatt állnak, vagy olyan speciális jogosultsággal rendelkeznek, ami meghaladja a magánszemélyek között alkalmazandó szokásos szabályokból következőket. Ebből adódóan egy szerv, függetlenül annak jogi formájától, amelyet az állam intézkedése alapján valamely közszolgáltatás nyújtásáért állami ellenőrzés alatt felelőssé tettek, és ennek érdekében olyan speciális jogosultságokkal rendelkeznek, amely meghaladja a magánszemélyek közötti kapcsolatokra alkalmazandó szokásos szabályokból következőket, mindenképpen azon szervek közé tartozik, amelyekkel szemben a közvetlen hatállyal bíró irányelvi rendelkezésekre hivatkozni lehet.

³ 41/74. ügy Yvonne van Duyn kontra Home Office [EBHT 1977., 1337. o.]

⁴ C-8/81. ügy Becker kontra Finanzamt Münster-Innenstadt [EBHT 1982., 53. o.]

⁵ C-188/89 A. Foster és mások kontra British Gas Plc [EBHT 1990., I-3313. o.]

Az adott ügyben a British Gas állami szervnek minősült, akivel szemben hivatkozni lehet a közvetlen hatályra, még akkor is, ha nehezen feltételezhető, hogy befolyása lehetett volna arra, mikor és hogyan fogadják el az angol szervek az egyenlő bánásmódra vonatkozó irányelvet átültető rendelkezéseket.

Fentiek fényében a 2001/14/EK irányelv kérdéses rendelkezéseit értelmezve, az irányelv 5. cikke határozza meg, hogy melyek azon szolgáltatási körök, amelyet a nyílt hozzáférés körében a pályavasúti, illetve integrált vasúti társaság biztosítani köteles az alapszolgáltatás körében, vagy az alapszolgáltatáson felüli díj ellenében, esetleg kiegészítő szolgáltatásként. Az egyes szolgáltatásokat, hozzáférést igénylő infrastruktúrákat az irányelv II. melléklete határozza meg részletesen. Összehasonlítva az irányelv II. mellékletét és a 2005. évi Vtv. annak megfelelő 3. mellékletét, vagy akár az 1993. évi Vtv. megfelelő rendelkezéseit azt láthatjuk, hogy gyakorlatilag szóról szóra átültetésre kerültek ezek az elemek, hiszen a szabályozás egyik leglényegesebb eleme a hozzáférési feltételek meghatározása. Az intézményi és szervezeti keretek tekintetében valóban van mérlegelési jog az átültetésnél, így itt csak elvek vannak meghatározva, de az eljárás által érintett hozzáférési kérdésekben minimális, vagy kizárt a mérlegelés lehetősége. Éppen ezért is feltűnő, hogy a közel azonos megfogalmazással átvett irányelvi rendelkezések közül miért hiányzik az átültetésnél a karbantartó és műszaki létesítményekhez való hozzáférés, amely már a korábbi Vtv.-ben át volt véve. Véleményünk szerint az irányelv rendelkezése kellően pontos és egyértelmű, hiszen kiderül belőle, hogy hozzáférést kell adni a karbantartó és műszaki létesítményekhez. A hozzáféréssel való éléshez nem kell semmilyen szerv intézkedése, az pusztán a MÁV Zrt. megkeresésével teljesíthető.

A vizsgálók véleménye szerint a MÁV Zrt., mint a vasúti pályahálózat infrastruktúra elemeinek üzemeltetője a British Gashoz hasonlóan állami szervnek minősül. A 2005. évi Vtv. 14. §-a szerint országos vasúti pálya működtetését olyan gazdasági társaság végezheti, amelynek egyedüli tagja (részvényese) a Magyar Állam. Ebbe a körbe tartoznak a kérdéses infrastruktúra elemek is. A MÁV Zrt. ebből adódóan állami vállalat, hiszen a tulajdonosi jogokat a közlekedési terület minisztériuma (2002-től GKM, 2008. májusától KHEM) gyakorolja tekintetében. A MÁV Zrt. a Vtv. 26. §-a szerint vagyonkezelői szerződés alapján működtetheti a vasúti pályát. A MÁV Zrt.-nek a pályaüzemeltetés tekintetében szerződéskötési kötelezettsége van. Fentiek alapján megállapítható, hogy a magánszemélyek egymás közötti jogviszonyaitól eltérő jogai és kötelezettségei vannak. Ráadásul a MÁV Zrt.-nek elvileg és gyakorlatilag is nem jelentéktelen ráhatása van arra, hogy a vasúti szabályozás területén milyen jogszabályok, hogyan és milyen formában kerülnek átültetésre, hiszen be van vonva a jogszabály-előkészítési folyamatokba.

Fentiek alapján a 2001/14/EK irányelv vonatkozó rendelkezése a karbantartó és műszaki létesítményekhez való hozzáférés tekintetében közvetlen hatállyal rendelkezik, amelyre a MÁV Zrt-vel szerződni kívánó vasúttársaságok hivatkozhatnak a bíróságok előtt, még akkor is, ha az irányelv átültetését szolgáló 2005. évi Vtv. ezt a rendelkezést elmulasztotta átültetni. Következésképpen az esetleges hozzáférési igények kikényszerítése megoldható a szabályozási eszközökre hivatkozva a közösségi jog természetéből adódóan a közvetlen hatály elve alapján, ami kellő orvoslást biztosít a sérelmet szenvedetteknek és nincsen szükség a versenyjogi eszközök párhuzamos alkalmazására. Ebben az esetben, a közérdek hiányában nem indokolt a versenyfelügyeleti eljárásban tovább vizsgálni a kifogásolt magatartást.

A vizsgálat eredményei alapján megállapítható, hogy a vizsgálat elrendelésére okot adó, a Tptv. 70. §-ának (1) bekezdésében megállapított körülmények a vizsgált magatartással

összefüggésben nem állnak fenn, mivel a közérdek védelme nem teszi szükségessé az eljárás továbbfolytatását.

A fentiekre tekintettel a GVH a rendelkező részben foglaltak szerint döntött.

A jogorvoslati jogosultság a Tpvt. 71/A. §-án alapul. A jogorvoslati kérelem előterjesztése illetékmentes.

A GVH hatáskörét a Tpvt. 45. §-a, illetékességét a Tpvt. 46. §-a szabályozza, mely rendelkezések értelmében a GVH kizárólagos hatáskörrel rendelkezik minden olyan versenyfelügyeleti ügyben, mely nem tartozik bíróság (Tpvt. 86. §) hatáskörébe, illetékessége pedig az ország egész területére kiterjed.

Budapest, 2008. október 17.