



GAZDASÁGI
VERSENYHIVATAL

VERSENYTANÁCS

Vj-55/2006/097

A Gazdasági Versenyhivatal versenytanácsa a dr. R. K. vezető jogtanácsos által képviselt **Budapest Airport Budapest Ferihegy Nemzetközi Repülőtér Üzemeltető Zártkörűen Működő Részvénytársaság** (Budapest) és a Jeszenszky és Hoffmann Ügyvédi Iroda (eljáró ügyvéd: dr. J. Z.) által képviselt **Budapest Airport Handling Szolgáltató és Kereskedelmi Korlátolt Felelősségű Társaság** (Budapest) eljárás alá vontak ellen gazdasági erőfölénnyel való visszaélés miatt indult eljárásban - tárgyaláson kívül - meghozta az alábbi

v é g z é s t.

A versenytanács a versenyfelügyeleti eljárást megszünteti.

A végzés felülvizsgálatát a kézhezvételtől számított 8 napon belül a Fővárosi Bíróságnak címzett, de a Gazdasági Versenyhivatalnál benyújtandó kérelemmel lehet kérni.

Indokolás

I. A versenyfelügyeleti eljárás tárgya

1. A Gazdasági Versenyhivatal (a továbbiakban: GVH) 2006. április 26-án a tisztességtelen piaci magatartás és a versenykorlátozás tilalmáról szóló többször módosított 1996. évi LVII. törvény (a továbbiakban: Tptv.) 67. § (1) bekezdése és a 70. § (1) bekezdése alapján versenyfelügyeleti eljárást indított a Budapest Airport Budapest Ferihegy Nemzetközi Repülőtér Üzemeltető Zártkörűen Működő Részvénytársaság (a továbbiakban: Budapest Airport, BA vagy eljárás alá vont, illetve eljárás alá vont vállalkozás) és a Budapest Airport Handling Szolgáltató és Kereskedelmi Korlátolt Felelősségű Társaság (a továbbiakban: BA Handling, BAH vagy eljárás alá vont, illetve eljárás alá vont vállalkozás) ellen, mert a GVH észlelte, hogy a Budapest Airport 2004. április 2. és 2005. szeptember 30. között, míg a BA Handling azt követően a hasonló ügyfelekkel kötött azonos értékűnek vagy jellegűnek tekinthető földi kiszolgálási ügyletek tekintetében az üzletfeleiket indokolatlanul megkülönböztették, mivel az azonosnak vagy nagymértékben hasonlónak tekinthető földi kiszolgálásért jelentősen eltérő árakat határoztak meg, mellyel megsérthették a tisztességtelen piaci magatartás és versenykorlátozás tilalmáról szóló többször módosított 1996. évi LVII. törvény (a továbbiakban: Tptv.) 21. § g) pontjában foglalt rendelkezéseket.

Tekintettel arra, hogy a repülőtér is olyan infrastruktúra, amely fontos szerepet játszik a határokon átnyúló szolgáltatások nyújtásában, valószínűsíthető volt a tagállamok közötti kereskedelemre gyakorolt hatás, hiszen Budapest Ferihegy Nemzetközi Repülőtér Magyarország legjelentősebb nemzetközi forgalommal rendelkező repülőtere. Ezáltal az eljárás alá vontak kifogásolt magatartását 2002. április 1. és 2004. április 30. közötti időszak vonatkozásában a Magyar Köztársaság és az Európai Közösségek és azok tagállamai között társulás létesítéséről szóló Európai Megállapodás 62. cikke (3)

bekezdésén alapuló, a Társulási Tanács 2/96. számú verseny végrehajtási szabályokról szóló határozata helyébe lépő 1/02. számú társulási tanácsi határozat kihirdetéséről szóló 2002. évi X. törvény Mellékletének 3. cikkében foglaltak, az azt követő időszak vonatkozásában az Európai Unió működéséről szóló szerződés (a továbbiakban: EUMSz.) 102. cikk c) pontjában foglaltak feltételezett megsértése miatt is megindították. (Vj-55/2006/2.)

2. A GVH vizsgálói az eljárás során szerzett adatokból megállapították, hogy az eljárás alá vont Budapest Airport ügyindító végzésben megjelölt magatartása a Tpv. 21. § h)-j) pontjait is sértheti, ezért a GVH 2007. január 17-én a vizsgálatot kiterjesztette a Budapest Airport repülőtér üzemeltetőként folytatott magatartásának fenti jogszabályhelyek esetleges megsértésének vizsgálatára is. (Vj-55/2006/76.)

II. Az eljárás alá vontak

3. A Budapest Airport 2001. október 25-én jött létre. A 45/2001. (XII. 20.) KöViM rendelet a központi költségvetési szervként működő Légiforgalmi és Repülőtéri Igazgatóságot (továbbiakban LRI) megszüntette és Budapest Ferihegy Nemzetközi Repülőtér működtetését 2002. január 1-től az LRI jogutódjaként létrejött Budapest Ferihegy Nemzetközi Repülőtér Üzemeltető Részvénytársaságra bízta. A gazdasági társaság feladatai közé tartozott egyebek mellett a leszállási, repülőtér-használati díjak megállapítása és beszedése, illetve az utasforgalmat kiszolgáló létesítmények, valamint a poggyász, az üzem- és kenőanyag, az áruk és postai küldemények kezelésére szolgáló létesítmények üzemeltetése.

Az LRI 1999-ben kapcsolódott be a külföldi légitársaságok repülőgépeinek földi kiszolgálásába, mely tevékenységet a jogutód Budapest Airport folytatta. A BA cargo és utas kiszolgálást is végzett, ám ebben a tevékenységi körben az utóbbi adta bevételeinek túlnyomó részét. A BA a szóban forgó tevékenységét 2005. szeptember 30-ig végezte, majd ezt követően a szolgáltatást a BA Handling nyújtotta.

A BA 2005-ben a BAA International Holdings Ltd. tulajdonába került, majd 2007-ben a Hochtief Airport GmbH lett az eljárás alá vont új tulajdonosa. Az eljárás alá vont vállalkozás értékesítés utáni nettó árbevétele 37,382 milliárd forint volt 2005-ben. (Vj-55/2006/5.)

4. A Budapest Ferihegy Nemzetközi Repülőtér (továbbiakban: Ferihegy) Magyarország legjelentősebb légi kikötője, sokáig egyetlen, és a 2006. évet megelőzően az ország kizárólagos nemzetközi menetrendszerinti forgalommal rendelkező repülőtere volt. A repülőtér utasforgalma 2006-ban több mint 8 millió utas volt. Magyarország uniós csatlakozását követően jelentősen nőtt a repülőtér forgalma elsősorban a diszkont légitársaságoknak köszönhetően. A 2006. novemberi adatok alapján éves szinten már a menetrendszerinti utasok harmada diszkont légitársaságot vett igénybe. (Vj-55/20006/5., Vj-55/20006/91-92.)
5. A BA Handling társaságot 2005. augusztus 12-én jegyezték be. A társaság felett egyedüli irányítást a Budapest Airport gyakorolta. A társaságban kicsiny tulajdonrészrel rendelkezett az Agrárgazdasági Vagyonkezelő Korlátolt Felelősségű Társaság. A társaság a Budapest Airport Földi Kiszolgálási Igazgatóságából alakult meg és 2005. október 1-jétől kezdte meg működését. A BAH a teljes földi kiszolgálási tevékenységet átvette a BA-tól. Tevékenysége kiterjed utasgépek teljes körű kiszolgálására, cargo árukezelés és gépkiszolgálásra, GAT (kiszolgáló) kiszolgálásra, valamint ún. „business lounge”-ok üzemeltetésére.

A Budapest Airport 2006. május 23-án zárt pályázatot hirdetett a tulajdonában lévő BA Handling értékesítésére. A Budapest Airport vezetése szerint az üzletág értékesítésére azért került sor, mert a földi kiszolgálás nem tartozik szorosan egy repülőtér-üzemeltető feladatai közé. A tendert a török Celebi Holding nyerte meg, a vállalkozás felett 2006. október 26-án szerzett irányítást. A BAH neve Celebi Ground Handling Hungary-ra

változott. Az eljárás alá vont vállalkozás értékesítés utáni nettó árbevétele 1,438 milliárd forint volt 2005-ben. (Vj-55/2006/7.)

III. A vizsgált szolgáltatások néhány jellemzője

6. A repülőterek működésével kapcsolatos szolgáltatások esetében legtöbbször az alábbi szolgáltatásokat szokták elkülöníteni: a) a repülőtéri infrastruktúra, infrastrukturális üzemeltetési szolgáltatások biztosítása (kifutópályák, guruló utak és más reptéri infrastrukturális elemek fenntartása és üzemeltetése, valamint ezek koordinációja és az eszközökön végzett tevékenységek ellenőrzése, beleértve a fejlesztési tevékenységeket is), b) a földi kiszolgálás biztosítása (a repülőtéri infrastruktúrán illetve annak igénybevitelével végzett szolgáltatás, mely a légi szállítás (szükséges) támogató tevékenysége), c) kereskedelmi szolgáltatások nyújtása a repülőtéren (ún. duty free boltok, vendéglátás, gépjármű parkolás biztosítása, stb.).
7. A repülőtér infrastrukturális szolgáltatásai elengedhetetlenek a legtöbb földi kiszolgálási tevékenység folytatásához, amelyek kapcsolódnak a repülőgép- és utas-kiszolgáláshoz, akár csak a szükséges ingatlan igénybeviteléhez, vagy a jegykezelő-pultokhoz, a poggyászkezelési rendszer használatához való hozzáféréshez. A repülőtéri infrastruktúra szolgáltatója monopolista, aki rendszerint maga nyújtja a kapcsolódó infrastrukturális szolgáltatásokat is. Így van ez Ferihegy esetében is, ahol a BA a repülőtér üzemeltetője.
8. Ferihegyen három terminál üzemel, melyek közül kettő egymás mellett található, ám a harmadik e kettőtől távolabbra esik. (Az egyes terminálok forgalmi adataival kapcsolatban lásd a Vj-55/2006/92. számú irat IV.4.1. pontját.) Egyes vélemények szerint a Ferihegy 1-t és Ferihegy 2-t külön repülőtér-részként kell kezelni, mivel a kettő között nincsen semmilyen átjárás, és a gyakorlat azt mutatja, hogy egy földi kiszolgáló sem tart fenn egyszerre mindkét terminálon kapacitásokat és eszközöket, mivel azokat nem tudja napon belül mozgatni a terminálok között. (Vj-55/2006/52.)
9. A közép-európai régióban nemzetközi légi forgalom lebonyolítására és nagy járatok fogadására alkalmas a bécsi, a pozsonyi és a prágai repülőtér. Magyarországon a vidéki repülőterek az utóbbi években indultak fejlődésnek, 2003-2004-ben azonban még nem vettek részt a nemzetközi forgalom lebonyolításában. A debreceni repülőtérrel 2004-től indulnak charterjáratok külföldi útvonalakra. A sármelléki repülőtér 2005-ben 26 ezres utasforgalmat bonyolított le. A Malév után 2006-ban Sármelléken megjelent a Ryanair ír székhelyű diszkont légitársaság is.
10. A repülőtéri infrastruktúrát, a korábban ismertetteknek megfelelően, alapvetően három csoport veheti igénybe. Az első csoportba azok a légitársaságok tartoznak, akik adott repülőtérre szeretnék járatot üzemeltetni. A légitársaságoknak ehhez elengedhetetlen a kifutópályák, guruló utak, forgalmi előtér, terminál épületének használata. Fenti szolgáltatásért a repülőtérnek leszállási és egyéb díjakat fizetnek a légitársaságok az AIP-ben (Aeronautical Information Publication – Légiforgalmi Tájékoztató Kiadvány) meghatározottak szerint. Szintén az AIP-ben van meghatározva az egyes díjkezdvezmények lehetséges mértéke. A repülőtéri infrastruktúrát igénybevevő másik csoport a földi kiszolgálók csoportja, akiknek hozzáférés kell az egyes közös használatú berendezésekhez (például poggyászkezelő), irodahelyiségekhez, terminál épülethez (például check-in pultok), vagy a forgalmi előtérhez, attól függően, hogy a földi kiszolgálási szolgáltatások közül melyeket kívánják biztosítani. A hozzáférésért az egyes piaci szereplők díjat fizetnek a repülőtérnek. A harmadik csoportba a repülőtér területén más egyéb kereskedelmi tevékenységet végző vállalkozások tartoznak.
11. A földi kiszolgálás összetett tevékenység. Az IATA AHM 810 1998. áprilisi kiadványában - a Szabványos Földi Kiszolgálási Megállapodás (Standard Ground Handling Agreement – továbbiakban: SGHA) „A” mellékletében - és annak módosításaiban részletesen felsorolja azt, hogy mely szolgáltatások nyújtását kell a földi kiszolgálás alatt érteni. (Lásd erről bővebben a Vj-55/2006/92. számú irat IV.3 fejezetét.)

12. A földi kiszolgálás részletes közösségi és hazai szabályozás alá esik több kérdés vonatkozásában. A Tanács 96/67/EGK irányelve a közösségi repülőterek földi kiszolgálási piacára való bejutásról (HL L 272, 1996. 10. 25. 36. o.) (a továbbiakban: európai földi kiszolgálási irányelv, vagy 96/67/EGK irányelv, illetve Irányelv) és a földi kiszolgálás feltételeiről és engedélyezésének rendjéről alkotott 7/2002 (I. 28.) KöViM rendelet (a továbbiakban: KöViM rendelet vagy Rendelet) egyebek mellett a piac liberalizációját írta elő, a keresztfinanszírozás tilalmát mondta ki, valamint a piacon lévő vállalkozások számát szabályozza. (Lásd erről részletesen a Vj-55/2006/92. számú vizsgálati jelentés III. részét.)
13. A légitözeledésről szóló 1995. évi XCVII. törvény (a továbbiakban Lt.) 22. §-a szerint légitözeledéssel összefüggő tevékenység a Polgári Légitözeledési Hatóság (a továbbiakban: PLH) engedélyével folytatható. A 2003. július 1-jétől hatályos Rendelet határozza meg a földi kiszolgálás engedélyezésének részletszabályait.
14. Az engedélyezés szempontjából Ferihegy 1-es és 2-es termináljai egy repülötérnek számítanak. A repülötérre megkapott engedély birtokában a földi kiszolgáló mindkét terminálon nyújthatja szolgáltatásait.
15. A KöViM rendelet 12. §-a a legalább egymillió utas- vagy 25 ezer tonna áruforgalmat bonyolító repülötterek esetében lehetővé teszi a saját kiszolgálók számának kétfőre történő korlátozását az Irányelv 6. cikkében megjelölt szolgáltatásfajták esetében, azaz a poggyászkezelés, forgalmi előtérrel előforduló feladatok, üzemanyag- és kenőanyagkezelés, valamint áru- és postai küldemények kezelése tekintetében. A korlátozást a repülötér üzemben tartója kérheti a PLH-tól.
16. A KöViM rendelet 13. §-a a harmadik feles földi kiszolgálás korlátozását teszi lehetővé legalább kétmillió utas- vagy 50 ezer tonna áruforgalmat bonyolító repülötterek esetében. A szolgáltatók száma tevékenységenként kétfőre korlátozható. A szolgáltatók közül legalább egynek függetlennek kell lennie a repülötér üzemben tartójától és az inkubens légitársaságtól, illetve ha korlátozásra kerül sor, akkor minden szolgáltatásfajta esetében biztosítani kell a választás lehetőségét legalább két földi kiszolgáló között. A KöViM rendelet nem veszi át az irányelv azon kikötését, miszerint a legalább két kiszolgáló közötti választást, illetve a repülötértől és inkubens légitársaságtól való függetlenséget a repülötér bármely részén biztosítani kell a repülötér használók számára.
17. A KöViM rendelet 14. §-a hivatott átültetni az Irányelv 9. cikkét. A (1) bekezdés alapján, amennyiben a rendelkezésre álló területnek vagy a kapacitásnak olyan korlátai állnak fenn, amelyekre tekintettel nem elégségesek a 12. és 13. § szerinti korlátozások, akkor a saját kiszolgálás a 12. §-ból ismert szolgáltatások esetében egy szolgáltatóra korlátozható, vagy akár meg is tiltható, míg egyéb szolgáltatások esetében szintén korlátozható a saját kiszolgálók száma. Hasonló okok miatt a harmadik feles kiszolgálás területén a 13. §-ból ismert szolgáltatások esetében egy kiszolgálónak tarthatók fenn bizonyos tevékenységek, illetve egyéb szolgáltatások tekintetében is korlátozható a piaci szereplők száma. A KöViM rendelet azonban a 13. §-ban meghatározottakon felüli szolgáltatások korlátozására nem írja elő, hogy a legalább két kiszolgáló közül az egyik független legyen a repülötér üzemben tartójától és az inkubens légitársaságtól. A 14. § szerinti intézkedések meghozatalának eljárása megfelel az irányelv rendelkezéseinek. Ezek szerint a korlátozásról a PLH hoz határozatot, de szükséges a Bizottság jóváhagyása is. A korlátozás meghatározott időre szól és egyidejűleg intézkedési tervet kell kidolgozni a korlátok felszámolására.
18. Az Lt. 45. § (5) bekezdése alapján a repülötér üzemben tartóját az általa üzemeltetett földi kiszolgáló létesítmények és berendezések tekintetében szerződéskötési kötelezettség terheli az érvényes engedéllyel rendelkező földi kiszolgálók irányába. A KöViM rendelet azonos tartalmú előírást fogalmaz meg a 17. § (1) bekezdésben. A KöViM rendelet 17. § (3) bekezdése szerint a repülötéren a földi kiszolgálásra rendelkezésre álló területet – a jogaik gyakorlásához, továbbá a hatékony és tisztességes verseny megteremtéséhez szükséges mértékben – fel kell osztani a földi kiszolgálásra engedéllyel rendelkezők

- között, beleértve a piacra újonnan belépőket is. A felosztásnak objektívnek, átláthatónak és hátrányos megkülönböztetéstől mentesnek kell lennie, annak menetét a repülőtér üzemben tartója szabályozza.
19. Az ún. harmadik feles földi kiszolgálást nyújtják a földi kiszolgálás piacán kiszolgálónak minősülő mindazon gazdálkodó szervezetek, amelyek hatósági engedély alapján egy vagy több, földi kiszolgálásnak minősülő tevékenységet végeznek másik fél számára. Az utasforgalmat lebonyolító légitársaságok számára teljes körű földi kiszolgálási tevékenységet az tud nyújtani, aki a PLH által korlátozás alá vont tevékenységekre is rendelkezik engedéllyel, azaz megfelel annak, hogy egy repülőgép útmegszakítása során a repülőtéren biztosítja a repülőgéppel, az utasokkal és/vagy a szállított árukkal kapcsolatos tevékenységeket. Egyéb esetben a szolgáltató nem tud teljes szolgáltatáspalettát kínálni. A PLH tájékoztatása szerint az AIP-ben feltüntetett földi kiszolgáló szervezetek alkalmasak adott repülőtéren harmadik feles teljes körű földi kiszolgálási szolgáltatások nyújtására szerződni a légitársaságokkal. (Vj-55/2006/52.) A légitársaságok jellemzően a harmadik feles kiszolgálóktól és csomagban, azaz valamennyi elemre kiterjedően egy szolgáltatótól veszik igénybe a földi kiszolgálást.
 20. A saját kiszolgálás olyan földi kiszolgálás, amely során a repülőtér-használó közvetlenül végez egy vagy több, földi kiszolgálásnak minősülő tevékenységet a maga számára, és nem köt szerződést másik féllel e tevékenységek elvégzésére. Alapvetően méret- és választékgazdaságossági okok miatt saját kiszolgálást csak meghatározott mennyiségű forgalom felett érdemes választania egy légitársaságnak.
 21. A földi kiszolgálást igénybe veszik mindazon légitársaságok, amelyek légi szállítási tevékenységet végeznek. A földi kiszolgálók légitársaságoknak végzett szolgáltatásai szempontjából meg lehet különböztetni a cargo- és a személyszállítást végző járatokhoz kapcsolódó szolgáltatásnyújtást. A földi kiszolgálás által nyújtott szolgáltatások néhány szolgáltatás tekintetében függenek attól, hogy a járatok hosszú távú vagy rövid távú útvonalon működnek.
 22. A diszkont és a hagyományos légitársaságok jellemzően eltérő igényekkel jelentkeznek a földi kiszolgálások piacain üzleti modelljükből következően.
 23. A ferihegyi repülőtéren harmadik feles kiszolgálók voltak az alábbi vállalkozások: BA (2005 szeptember végéig) és BAH (2005 októberétől), Malév Zrt. (illetve utódja a Malév Ground Handling Kft.), Farnair Hungary Kft. (csak cargo kiszolgálás terén), Farnair Handling Kft. (valós gazdasági tevékenységet nem folytatott, de engedéllyel rendelkezett), valamint GroundEurope Repülőtéri Szolgáltató Kft. (engedélykérelmét 2006 januárjában nyújtotta be).
 24. A ferihegyi repülőtéren saját kiszolgálók voltak az alábbi légitársaságok: SkyEurope, WizzAir (korlátozott mértékben), a Malév (illetve utódja a Malév Ground Handling Kft.), Farnair Hungary Kft. (csak cargo kiszolgálás terén), Farnair Handling Kft. (valós gazdasági tevékenységet nem folytatott, de engedéllyel rendelkezett).
 25. A fentiekén túlmenően részleges földi kiszolgálási tevékenységet számos más vállalkozás folytatott. (Lásd erről a Vj-55/2006/92. számú irat VI.3. pontját.)
 26. Az Air France 2004 elején a BA-tól a Malévhez szerződött földi kiszolgálásért. Ezzel szemben a török légitársaság még 2003-ban a Malévtól a BA-hoz szerződött. 2004-ban a tunéziai Nouvelair is a BA-tól a Malévhez pártolt. De a vizsgált időszakban egyéb szolgáltató váltások is történtek.
 27. 2003-ban a földi kiszolgálási piac egészének teljesítményében 20 %-ot képviselt a Budapest Airport, amelyből 1 %-ot tett ki a diszkont légitársaságok kiszolgálása. 2004-ben már a földi kiszolgálási piac 27 %-át tudhatta magáénak a BA, melyből 9 %-ot képviselt a diszkont légitársaságok kiszolgálása. A 2004-es évben csak a harmadik feles földi kiszolgálók piacát (Malév saját kiszolgálása nélküli piaci teljesítményt) tekintve a Budapest Airport 49 %-os piaci részesedést szerzett magának, ezen belül 16 % volt a diszkont társaságok kiszolgálása, míg a piac többi részét alapvetően a Malév uralta, amely a harmadik feles kiszolgálás piacán 48 %-os piaci teljesítményt nyújtott, melyben

- 3 %-ot képvisel a low cost (low fare) típusú kiszolgálás. (Vj-55/2006/92. számú irat 1.1 melléklet.) 2005-ben az utasforgalmi piac 82 %-át kitevő 10 legnagyobb légitársaság földi kiszolgálása alapján megállapítható volt, hogy a 2005. évi ferihegyi forgalom alapján a Malév saját kiszolgálása mellett (40,6 %) a harmadik feles kiszolgálásban a Budapest Airport 29,9 % piaci részesedéssel, míg a Malév 11,6 %-os piaci részesedéssel rendelkezett.
28. 2005 végén a BAH a földi kiszolgálási piac 53 %-ával rendelkezett, mely adatba nem tartozott bele a Malév saját kiszolgálása. A 60.000 tonnás cargo kiszolgálási piacon a BAH szintén piacvezető volt 62 %-os piaci részesedéssel. (Vj-55/2006/92.)
29. A légitársaságokkal kötött megállapodások általában egy éven túli időszakra, gyakran határozatlan időre kötöttek.

IV. Az eljárás alá vontak magatartása

A földi kiszolgálók számának korlátozásához kapcsolódó magatartás

30. A KöViM rendelet 2003. július 1-én lépett hatályba, mely napon a Budapest Airport kérelemmel fordult a PLH-hoz, melyben a KöViM rendelet 1. sz. mellékletében meghatározott valamennyi tevékenység vonatkozásában kérte a saját kiszolgálásra jogosult repülőtér-használók számának egyre, a harmadik fél részére szolgáltatást végző földi kiszolgálók számának kettőre történő korlátozását. A kérelem indokolásában a BA a terminálépületek, a forgalmi előterek korlátozott kapacitására és nyereségességi szempontokra, valamint biztonsági kockázatokra hivatkozott.
31. A PLH 2003. december 29-én kelt határozatában megtagadta a BA kérelmének teljesítését.
32. A Budapest Airport 2004. január 15-én kelt levelében a Közlekedési Főfelügyeletnél, mint a PLH felettes szervénél fellebbezéssel élt alapvetően a PLH eljárásjogi kötelezettségeinek megsértése miatt. Fellebbezését 2004. február 27-én kiegészítette és ismét kérelmezte a kiszolgálók számának korlátozását a KöViM rendelet 12-14. §-ai alapján.
33. A Közlekedési Főfelügyelet Polgári Légiközlekedési Osztálya 2004. március 8-án megsemmisítette a PLH határozatát és a PLH-t új eljárásra utasította.
34. 2004. április 23-án a PLH a Budapest Airporthoz fordult annak tisztázására, hogy mely dokumentumok képezik a társaság által beadott kérelem alapját.
35. 2004. május 6-án kelt levelében a Budapest Airport a 2004. február 27-én kelt fellebbezés-kiegészítésében foglalt másodlagos kérelmét megismételte és kérte: (1) a KöViM rendelet 12. §-a alapján a saját kiszolgálásra jogosult repülőtér-használók számának kettőre korlátozását a poggyászkezelés, a forgalmi előtérben előforduló feladatok és az áru- és postai küldemények fizikai kezelésére vonatkozóan; (2) a KöViM rendelet 13. §-a alapján a harmadik fél részére történő földi kiszolgálást végző kiszolgálók számának háromra korlátozását a poggyászkezelés, a forgalmi előtérben előforduló feladatok, és az áru- és postai küldemények fizikai kezelésének vonatkozásában; (3) a KöViM rendelet 14. § (1) a) pontja alapján a saját kiszolgálásra jogosult repülőtér-használók számának kettőre korlátozását az utaskezelés, a KöViM rendelet 1. sz. mellékletének 2. pontjában található tevékenységek: a rakodás irányítása, kézbesítés és távközlés, a repülőgép súly- és súlypont számítása (Load Control) és a jegykezelés (Departure Control) vonatkozásában; (4) a KöViM rendelet 14. § (1) c) pontja alapján a harmadik fél részére történő földi kiszolgálást végző kiszolgálók számának háromra korlátozását a repülőtér teljes területén az utaskezelés, a KöViM rendelet 1. sz. mellékletének 2. pontjában található tevékenységek: a rakodás irányítása, kézbesítés és távközlés, a repülőgép súly- és súlypont számítása és a jegykezelés vonatkozásában.
36. 2004. június 1-jén a Budapest Airport a kérelem kiegészítésével élt.

37. 2004. november 12-én a Budapest Airport a korlátozás iránti kérelmében folytatott államigazgatási eljárás felfüggesztését kérte, indoklás nélkül egészen az eljárás folytatása iránti kérelmük kézhezvételéig.
38. 2004. november 23-án kelt levelében a PLH arról tájékoztatta a társaságot, hogy a földi kiszolgálók számának korlátozása tárgyában indított államigazgatási eljárást lezáró ügydöntő határozatot nem ad ki a Budapest Airport erre irányuló kifejezett kérése beérkezéséig.
39. 2005. május 17-én kelt levelében a Budapest Airport a korlátozás iránti kérelem tárgyában „felfüggesztett” eljárás folytatását kérte.
40. 2005. június 13-án kelt levelében a PLH az eljárás folytatásáról értesítette a Budapest Airportot, és a társaságot arra kéri, hogy közölje azokat a korlátozási indokokat, melyeket továbbra is fenntartanak, illetve amelyek újonnan felmerültek.
41. 2006. február 1-jén a Budapest Airport kérelmében előadta, hogy szó szerint fenntartja a 2004. május 6-án előterjesztett kérelmét. Továbbá kérelmében a KöViM rendelet 12. § c) pontja, valamint 13. § (1) c) pontja alapján kérte mind a harmadik feles kiszolgálók, mind a saját kiszolgálók számának kettőre korlátozását az üzemanyag és kenőanyag-kezelés vonatkozásában. A biztonsági (Security) tevékenységgel kapcsolatos jogszabályi anomáliákra hivatkozva, melyet korábban mind a PLH-nak, mind a GKM Légiközlekedési Főosztályának előadott, kérte a PLH-t, hogy tevékenységet különleges intézkedés keretében rendelje kizárólag a Budapest Airport által végezhető tevékenységgé Budapest Ferihegyen. Másodlagos kérelmében a Budapest Airport előadta, hogy ha elsődleges kérelme a PLH szerint nem teljesíthető, akkor a reptéren működő földi kiszolgálók számát az adott időpontban engedéllyel rendelkező földi kiszolgálók számában korlátozza, és a korlátozást követően a földi kiszolgálók tevékenységét csak abban az esetben válthassanak, (engedélyüket a PLH csak abban az esetben módosítsa), ha a Budapest Airport nyilatkozik arról a PLH-nak, hogy az érintett földi kiszolgáló engedélyében szereplő tevékenység megváltoztatása nem veszélyezteti a repülőtér problémamentes működésének fenntartását.
42. A Budapest Airport 2006. február 13-án a PLH-hoz intézett levelében a 2006. február 1-én kelt kérelmét azzal egészítette ki, hogy a korábbi másodlagos kérelmére tekintettel, amennyiben a PLH-nál olyan kérelem van, amelyben 2006. február elsejéig nem került földi kiszolgálási engedély kiadásra, akkor ezen kérelmek vonatkozásában az engedély kiadását tagadja meg.
43. 2006. április 5-én megszületett a PLH határozata, melyben a PLH a saját kiszolgálásra jogosult repülőtér-használók számának háromra, a harmadik fél részére történő földi kiszolgálást végző kiszolgálók számának ötre való korlátozásáról döntött. (A Vj-55/2006/62. számú irat tartalmazza a fenti adminisztratív eljárás teljes dokumentációját.)
44. Ahhoz, hogy a földi kiszolgálói szolgáltatás engedélyezéséhez benyújtható legyen a kérelem a PLH-hoz, a földi kiszolgálási engedélyért folyamodónak a Budapest Airport-tal előtárgyalásokat kell folytatnia, előszerződést kell kötnie. A KöViM rendelet 4. § a) pontja azt mondja ki, hogy engedély annak a gazdálkodó szervezetnek adható ki, amely igazolja a 3. és 4. számú mellékletben meghatározott szakmai követelmények teljesítését, ami – többek között – azt jelenti, hogy a kérelmező rendelkezik a megfelelő iroda, és szolgáltatási helyiségekkel a repülőtéren, vagyis az üzemeltetővel kötött (elő)szerződésnek már a kérelem beadását megelőzően létre kellett jönnie. (Vj-55/2006/74.)
45. A BA által kiadott 2003. január 2-től hatályos Repülőtérrendben szereplő meghatározás szerint a földi kiszolgáló szervezetek tevékenységüket a repülőtér üzembentartójának engedélyével, a számukra kijelölt területen végzik. A repülőtér üzembentartójának tevékenységi engedélye nem pótolja a szükséges hatósági engedélyeket. (Vj-55/2006/74. 1. számú melléklet.)
46. A PLH 2006 februárjában hozott határozatában ismét meghatározásra kerültek a Ferihegyen végzett földi kiszolgálás feltételei. A korábbi Repülőtérrendet módosító,

kiegészítő fejezet rendelkezett a repülőtéren végzett földi kiszolgálás feltételeiről az alábbi területeken: a fizetendő infrastrukturális díjak és fizetési feltételek, a repülőtéren végzett földi kiszolgálás feltételeire vonatkozó szerződés megkötése, a jegykezelő pultok és a BRS (Baggage Reconciliation System – Poggyászkezelési (egyeztetési) Rendszer) használatának feltételei, a földi kiszolgálási tevékenységhez szükséges ingatlanok igénybevételeinek feltételei.

A földi kiszolgálási és a repülőtéri díjak magállapítása

47. Az eljárás alá vont BA üzemelteti a budapesti ferihegyi repülőteret, ahol 2003 májusában megjelent az első ún. fapados légitársaság. A Germanwings működését a Terminál 1-en kezdte meg 2003. május 22-én.
48. A SkyEurope 2003 novemberében szintén a Terminál 1-en kezdett el üzemelni.
49. Ezt követően - rövid időn belül - még több légitársaság gépe jelent meg Ferihegyen. (Az új belépő légitársaságok listáját és megjelenésük időpontját a Vj-55/2006/92. számú irat V. szakasza ismerteti.)
50. A megnövekedett forgalom kapacitáshiányt eredményezett, és a Budapest Airport a Terminál 1 felújítása és kibővítése mellett döntött, így az 2004. szeptember 1. – 2005. szeptember 1. között zárva volt. (Vj-55/2006/5.)
51. A BA a ferihegyi repülőtér használatáért a légitársaságoknak repülőtéri díja(ka)t számít fel. Ezek nagysága 2003-2006 között az alábbiak szerint alakultak (Vj-55/2006/62., Vj55/2006/72, Vj-55/2006/92.):

Hatályos repülőtéri díjak megjelenésük szerint				
Érvényben	2003.05.15-től	2004.01.31-től	2005.01.31-től	2006.01.15-től
Leszállási díj	EUR/t			
1-25 tonna között	8,60	-	-	-
1-30 tonna között		11,00	10,30	10,00
25-200 tonna között	10,60	-	-	-
30-200 tonna között		9,50	9,20	8,93
200 tonna fölött		7,50	7,00	6,80
Parkolási díj	EUR/24 óra/t			
Utashíddal nem rendelkező állóhelyen	2,18	2,18	2,18	2,18
Utaskiszolgálási díj	EUR/fő	EUR/induló utas		
Kisgépes (GAT) terminál (Terminál 1)	13,35	13,35	13,35	13,35
Terminál 2/A és 2/B	13,35	13,35	13,35	13,35
Terminál 1	-	3,50	3,50	9,15
CUTE díj (2A és 2B Terminálon)	0,75 (csak 2B-n)	0,75	0,75	n. a.
Biztonsági díjak	EUR/induló utas			
Kisgépes (GAT) terminál (Terminál 1)	3,50	3,50	3,50	3,50
Terminál 2A és 2B	3,50	3,50	3,50	3,50
Terminál 1	1,50	3,50	3,50	3,50

52. 2004. május 1-től a BA időszakos leszállási díjkedvezményt nyújtott, mely szerint bármely légitársaság, amely Budapest-Ferihegy repülőtérrel új menetrendszerinti járatot kíván üzemeltetni, 50 % leszállási díjkedvezményre jogosult a járat indításától számított első, és 25 % engedményre a második évben.
53. Az elsőként megjelent diszkont légitársaság 2003. május 22. és 2003. augusztus 19. között utasonként mindösszesen 3,50 eurót fizetett, de a teljes kapacitás alapján, amely magában foglalta a földi kiszolgálási és a repülőtéri díjakat is. A leszállási díj

- kalkulációja során - az iratok szerint - a BA ebben az időszakban azzal az egyszerűsítéssel élt, hogy a Germanwings repülőgépei után számított leszállási díjat repülőgépenként egyszer számolta el 10,60 EUR egységdíj alapján. (A számlákhoz mellékelte dokumentáció a földi kiszolgálás „fiktív” alapdíjaként 1300 EUR-t jelölt meg, melyet 50 %-os értéken számítottak be a Budapest Airport által alkalmazott árbevétel-felosztás során szétbontva a leszállási díjként, utaskiszolgálási díjként és földi kiszolgálási díjként elszámolt bevételeket.)
54. 2008. augusztus 20. és 2004 február vége között utasonként 9.50 eurót kellett fizetnie a német légitársaságnak, amely magában foglalta mind a földi kiszolgálási, mind a repülőtéri díjakat. (A felszámított díjak körében a számlák mellékleteként becsatolt elszámolás szerint 1,50 EUR/induló utas biztonsági díj is szerepelt. A díjak elszámolásának módszere megegyezik az előző időszakban ismertetettel, azaz fiktív értékekre bontotta fel a társaság a bevételt: leszállási díj, utaskiszolgálási díj, biztonsági díj és földi kiszolgálási díj kategóriákban.)
 55. 2004 márciusától a repülőtéri díjakat a Germanwings kedvezmény nélkül, a hatályos AIP-nek megfelelően fizette. A földi utasonként pár eurót, de járatonként is minimálisan csak pár száz eurót fizetett. (A konkrét összegek üzleti titoknak minősülnek.) (Vj-55/2006/5., Vj-55/2006/92.)
 56. A SkyEurope, amely 2003. november 14-től bázis repülőtérként használta Ferihegy 1-t. Az AIP szerint fizette a díjakat. A földi kiszolgálásért utasonként és járatonként is valamivel többet fizetett, mint a német társaság. (A konkrét összegek üzleti titoknak minősülnek.) (Vj-55/2006/71., Vj-55/2006/92.)
 57. Az EasyJet a Budapest Airporttal 2004. májusában kötött szerződést repülőgépeire az előző két légitársasághoz képest magasabb kiszolgálási díj mellett határozott időre 2006. december 31-ig. (Vj-55/2006/5., Vj-55/2006/92.)
 58. A Wizz Air esetében is külön kezelte a Budapest Airport a repülőtéri díjakat és a földi kiszolgálásra vonatkozó megállapodást. A Wizz Air-rel az EasyJettel hasonló járatonkénti árban állapodott meg a Budapest Airport a 2004 áprilisában megkötött szerződésben, amely 2005. december 31-ig volt érvényben.

V. Vizsgálati jelentés

59. A Vj-55/2006/92. számú iratként nyilvántartott vizsgálati jelentés megállapította, hogy a vizsgált időszak alatt egyedül a BAH (illetve azt megelőzően a BA) és a Malév tudott teljes körű harmadik feles kiszolgálást nyújtani.
60. A teljes körű kiszolgálás egyetlen szolgáltatótól való igénylése olyan szempont, amely jelentősen befolyásolja a légitársaságokat abban, hogy mely földi kiszolgáltót válasszák. Mivel a Malév és a BAH egymástól elkülönülten folytatják tevékenységüket, és a Malév eddig nem kívánt megjeleni a Terminál 1-en személyszállító légitársaságok számára, ezért a BAH különösebb versenynyomás nélkül képes volt ott tevékenységének folytatására, melyet a PLH korlátozó határozata csak továbbberősít(ett).
61. A Malév-nak – melynek elsődleges a saját kiszolgálása – még egy olyan nagy piaci szereplő miatt, mint a SkyEurope, vagy mint a WizzAir sem lett volna gazdaságos a Terminál 1-en is megjelenie. Mindez a vizsgálati jelentés szerint a BAH Terminál 1-en élvezett gazdasági erőfölényét támasztja alá, amelyen nem változtat az a tény sem, hogy a 2A és a 2B Terminálon a BAH és a Malév egyaránt ellátja a kis(ebb) piaci részesedésű légitársaságok kiszolgálását.
62. A földi kiszolgálási piacra vonatkozó szabályozás explicit módon is korlátozza a piacra lépést, ez a PLH által kiadott működési engedély, mely lehetővé teszi, hogy teljes kiszolgálási tevékenységet végezessen egy szolgáltató, abszolút korlátja a piacra lépésnek.
63. A tevékenység végzése komoly beruházást igényel, amely mind a harmadik feles, mind a saját kiszolgálás esetén rendszeres és viszonylag magas járatszámot feltételez. Emellett

- belépési korlát az infrastruktúra kapacitásainak korlátozottsága, valamint a képzési költségek.
64. Ferihegy vonatkozásában a piacra való belépést akadályozó tényezőnek tekinthető a két inkumbens piaci szereplő is, akik a piacnyitást megelőzően is kiterjedt földi kiszolgálási tevékenységet végeztek, és üzleti kapcsolatokkal rendelkeztek.
 65. A BA és a Germanwings közötti szerződéskötésre 2004. őszén olyan feltételek mellett került sor, amelyek lényegesen kedvezőbbek voltak még a SkyEurope-nak kínált feltételeknél is, mivel a szerződésben pár EUR/induló utas díjban határozták meg a földi kiszolgálás díját 2004 szeptemberétől 2 éves szerződéses időtartamra.
 66. A Budapest Airport által folytatott magatartás a földi kiszolgálás piacán a reptér-üzemeltetőként és földi kiszolgálóként végzett tevékenységek közötti keresztfinanszírozás révén valósult meg, de szándékában nem közvetlenül a Malév piaci pozícióinak rontása, hanem a BA pozíciójának erősítése állt, mind a repülőtér-üzemeltetés terén, mind a földi kiszolgálásban a repülőtéri forgalom növelésén keresztül.
 67. A BA a SkyEurope-nak már elkülönítetten számolta fel a repülőtéri díjakat és a földi kiszolgálás díjakat, ám a SkyEurope is jelentős kedvezményeket élvezett a később megjelenő diszkont társaságokhoz képest, hiszen a földi kiszolgálásért felszámított díjat a 2003 novemberében 3 évre kötött szerződés értelmében két euroval magasabb szinten állapították meg induló utasonként.
 68. A diszkont légitársaságok közötti megkülönböztetés nem magyarázható a szerződések jelentős eltéréseivel, hiszen közel azonos alapszolgáltatás-csomagot vesznek igénybe, míg az extra szolgáltatásokért (pl.: jégtelenítés) külön szerződésben meghatározott díjak alapján részesülnek. A vizsgálati jelentés következtetése szerint így megállapítható a beszerzett információk alapján, hogy a Budapest Airport földi kiszolgálói és repülőtér-üzemeltetői szerepének összemosásával indokolatlanul diszkriminálta a légitársaságokat, mint a földi kiszolgálási szolgáltatás vevőit, és a Germanwingsnek olyan kedvezményeket biztosított, ami nem indokolható jogszerűen azzal, hogy a repülőtér ezzel próbálta fellendíteni a nem túl dinamikusan fejlődő piacot, idecsábítva a Germanwingset.
 69. 2003. júliusától 2004. márciusáig nem valósult meg a KöViM rendelet által előírt számviteli szétválasztás, így a Germanwings társasággal folyó üzleti kapcsolat során sem, és a vertikálisan integrált Budapest Airport ebben az időszakban kötött szerződéseit - a vizsgálati jelentés szerint - visszaélésszerűen alacsony földi kiszolgálási díjakat tartalmaznak, amelyek azt mutatják, hogy a földi kiszolgálás során elszenvedett veszteségeit a társaság alárendelte annak, hogy reptér-üzemeltetőként közvetlenül növelte a Ferihegyi Repülőtér forgalmát, és az elérhető desztinációk számát. Ezzel együtt saját piaci részesedését is növelte a földi kiszolgálás piacán. A Budapest Airport üzemeltetői erőfölényét használva, nem pedig a rendes versenyre jellemző eszközökkel befolyásolta a földi kiszolgálási piac szerkezetét.
 70. A vizsgálati jelentés szerint nem önmagában a keresztfinanszírozás tilalmának megsértése jelenti a Tpv. megsértését (hiszen ennek megítélése nem tartozik a GVH hatáskörébe), hanem az, hogy az így szerzett előnnyel a Budapest Airport jelentősen meg tudta nehezíteni az újabb és a potenciális szereplők piacra lépését.
 71. A vizsgálati jelentés szerint a BA tovább nehezítette a potenciális földi kiszolgálók belépését a piacra azáltal, hogy a KöViM rendelet 17. §-ában megfogalmazott kötelezettséggel ellentétben nem adott ki olyan tájékoztatót, illetve csak 2006-ra egészítette ki a Repülőtérrendet azokkal az információkkal, amelyek a földi kiszolgálók eligazodását szolgálja, és amely feltételeket az üzemben tartó repülőtérnek diszkrimináció mentesen, átláthatóan kell valamennyi belépő és piacon lévő számára biztosítani. Itt sem tehát a jogszabályi kötelezettség megszegése, hanem az abból származó helyzet az, amely a vizsgálati jelentés szerint felróható a Budapest Airportnak a Tpv. alapján.

72. További kifogásként fogalmazta meg a vizsgálati jelentés a Budapest Airporttal szemben, hogy bár a KöViM rendelet előírta, hogy a PLH engedéllyel rendelkező földi kiszolgálókkal a reptérnek szerződést kell kötnie, a hatósághoz csak úgy lehetett kérelmet beadni, ha már a földi kiszolgáló előzőleg lehetőséget kapott a Budapest Airporttól (pl. egy előszerződés vagy más szándéknyilatkozat formájában) arra, hogy folytathat földi kiszolgálói tevékenységet, a szükséges iroda és egyéb szükségleteit a reptér teljesíti. Tehát azzal, hogy a Budapest Airport nem mutatott hajlandóságot az ilyesfajta előtárgyalásokra, vagy azok a tárgyalások eredménytelenül zárultak, a földi kiszolgáló számára fogalmilag kizárt volt a kérelem PLH-hoz való benyújtása.
73. A Budapest Airport repülőtér-üzemeltetőként a piacnyitás pillanatában kérte a földi kiszolgálási piac korlátozását Budapest Ferihegyen, amelyet a PLH „közreműködésével” zavarossá vált és tárgyilagos indoklást mellőző közigazgatási eljárás során 2006. áprilisában ért el, ekkor már ténylegesen megakadályozva egyes piaci szereplők hatékony megjelenését. A belépés mesterséges megnehezítése a vizsgálati jelentés szerint ugyanúgy a verseny korlátozásának minősül, mint az aktuálisan zajló piaci verseny korlátozása.
74. A Budapest Airport magatartása volt tehát a vizsgálati jelentés szerint az elsődleges oka annak, hogy sem saját feles, sem harmadik feles földi kiszolgálók nem jelentek meg ferihegyi repülőtéren (eltekintve az egyetlen, SkyEurope belépésétől).
75. A vizsgálók szerint a hazai, meglehetősen zavaros helyzet kialakulása csak részben volt köszönhető a Budapest Airportnak, mert ahhoz a jogi szabályozás anomáliái és a hatósági hiányosságok is jelentősen hozzájárultak.

VI. Az eljárás alá vont vállalkozás álláspontja

76. A Budapest Airport álláspontja szerint a földi kiszolgálásra vonatkozó jogi helyzet 2003. júniusáig egyértelmű volt. Ferihegyen csak olyan cégek végezhetek földi kiszolgálási tevékenységet, amelyeket mint a repülőtér üzemeltetésének kizárólagos jogosultja erre szerződésben feljogosított. A 7/2002. KöViM rendelet liberalizálta a földi kiszolgálás piacát és az Lt. alapján kötelezte, hogy szerződést kössön az általa üzemeltetett földi kiszolgáló létesítmények és berendezések (a földi kiszolgálás végzéséhez szükséges mértékű) használatára mindazokkal a cégekkel, amelyek rendelkeznek érvényes földi kiszolgálási engedéllyel.

2005. október elsejéig kettős szerepben volt. Egyrészt a repülőtér üzemeltetőjeként, másrészt földi kiszolgálóként. 2005. október elsejét követően csak biztonsági tevékenységekre, valamint előtéri kiszolgálásra vonatkozó engedéllyel rendelkezik a földi kiszolgálási piacon, és alapvetően a repülőtér üzemeltetőjeként van jelen.

Álláspontja szerint a vizsgált időszakban az ún. harmadik feles piacon kb. 40 % volt a piaci részesedése.

2001 és 2002 években a nemzetközi események hatására Budapest Ferihegyen is csökkent az utaslétszám. Ennek kiküszöbölésére és a régióban való versenyben maradásáért a társaság agresszív járatfejlesztési politikába kezdett, amelynek részeként 2002-ben a Budapest Airport felkereste a diszkont légitársaságokat, felismerve az általuk nyújtott lehetőséget a repülőtéri járat- és utasforgalom bővítésében. A megkeresett társaságok közül csak a Germanwings tanúsított érdeklődést, akivel a Budapest Airport kettős szerepben, mint a Budapest Ferihegy Repülőtér üzemeltetője és mint földi kiszolgáló lépett kapcsolatba.

Budapest Airport a díjak alacsony voltát azzal indokolta, hogy a diszkont légitársaságok kevesebb szolgáltatást igényelnek, valamint azért kaptak kedvezményt, mert új utazási alternatívaként olyan mértékű utasforgalom növekedést jelentenek a diszkont járatok, amely mellett a Budapest Airport versenyképes maradhat a régióban.

Nyilatkozata szerint az első három hónapra vonatkozó kedvezményes díj kalkulálása oly módon történt, hogy figyelembe vette a társaság, hogy a hatályos AIP alapján a

Germanwings az új desztináció (Köln) miatt 50 %-os leszállási díjkedvezményre volt jogosult.

Előadta, hogy az EasyJet társasággal kapcsolatban is felmerült, hogy bázist alapítana Ferihegyen. Erre a Budapest Airport ajánlatot tett, de a légitársaság túl kemény feltételeket diktált, melyeket nem fogadott el. Amikor az EasyJet 2004 januárjában ismét megkereste, már a Wizz Air és a Norwegian társaságokkal is megkezdte tárgyalásait. Ekkor álláspontja az volt, hogy a diszkont légitársaságokkal való szerződéskötésben már csak a költségek és a profitszerzés játszhat szerepet, mert ekkorra már nem volt szükség a „marketing” jellegű árazásra, a légitársaságok figyelmének felhívására. Ezért az EasyJet és a további légitársaságok árainak megállapításánál külön lett kezelve a repülőtéri díj és a földi kiszolgálási díj. A repülőtéri díjakat az AIP szerint kellett megfizetni szerződés nélkül, ahogy tette azt minden Ferihegyre közlekedő légitársaság. A földi kiszolgálási szerződésben a hagyományos repülőgép-fordulóként megállapított díjat alkalmazta a társaság szemben a diszkont társaságok által preferált utasonként megállapított díjjal.

Azért tartja magát népszerűbbnek a versenytársainál a diszkont légitársaságok között, mert versenyképes árai (amelyek persze a légitársaságok csökkentett szolgáltatás igényéből következtek) vonzóak,

Kifejtette, hogy tekintettel a Malév akkoriban kettős pozíciójára (légitársaság + földi kiszolgáló egyben) a diszkont légitársaságok a Malév-ot, mint hagyományos légitársaságot a versenytársuknak tekintve nem szerződtek volna le a Malév-vel, mert attól tartottak, hogy a teljesítés során a Malév diszkriminálná őket a saját járatai kiszolgálásával szemben. A WizzAir légitársaság esetében egy személyes konfliktus is oka volt annak, hogy a Malév és a WizzAir között nem jött létre szerződés a földi kiszolgálás tárgyában.

Álláspontja szerint adott földi kiszolgáló helyettesítésére a légitársaságok a következő lehetőségek közül választhatnak: vagy másik földi kiszolgálótól igénybe veszik a szolgáltatást, vagy saját földi kiszolgálási engedélyt szereznek a PLH-től saját kiszolgálásra.

Szerinte a Ferihegyen üzemelő légitársaságok két fő szempont alapján választanak földi kiszolgálót: a szolgáltatások ára és a földi kiszolgáló által nyújtott szolgáltatás színvonala alapján.

Emlékeztetett arra, hogy 2006. január 31-én kiadta a PLH által jóváhagyott Repülőtérrendet. (Vj-55/2006/1., Vj-55/2006/5., Vj-55/2006/62., Vj-55/2006/72.)

77. A BA Handling piacvezetőnek tartja magát a diszkont légitársaságok kiszolgálásában. Ennek szerinte két oka lehet. Egyrészt az, hogy a piac általános megítélése szerint a BA Handling földi kiszolgálási árai alacsonyabbak a még mindig állami tulajdonban lévő Malév árainál. Másrészt a Terminál 1-en a BAH nyújt teljes földi kiszolgálást, ahol a reptéri díjak alacsonyabbak, mint a Terminál 2-n (bár elvileg a Malév is folytathatna földi kiszolgálási tevékenységet a Terminál 1-en). Ezen kívül a légitársaságok számára fennáll még az a választási lehetőség is, hogy a saját kiszolgálás mellett döntenek (lásd például a Sky-Europe-ot).

Nyilatkozata szerint a földi kiszolgálásban alapszolgáltatásnak minősülnek azok a tevékenységek, amelyeket a légitársaságok egy forduló járat kiszolgálása alatt rendszeresen igénybe vesznek.

Alapszolgáltatásainak díjtételei az „Ad-hoc handling pricelist” díjtáblázatban találhatóak meg. A légitársaságok által alkalmasszerűen igényelt kiegészítő szolgáltatások díjtételeit a „Pricelist of Extra services” dokumentumban sorolta fel. Aktuális díjtételeit az interneten publikálta, azonban ezek tájékoztató jellegűek. A Ferihegyre eseti jelleggel járatot üzemeltető ügyfelek az árajánlatkéréseikre adott ajánlatok formájában értesülnek a díjtételekről, illetve a kiszolgálás egyéb feltételeiről. A menetrend szerint közlekedő légitársaságokkal általában kétoldalú megállapodások jönnek létre, melyek az ad-hoc díjtételeknél, feltételeknél kedvezményesebb kondíciókat tartalmaznak.

Legnagyobb, egyben egyetlen versenytársának a Malév-ot tartja, mivel ez a társaság rendelkezik saját járatainak kiszolgálására és teljes körű harmadik feles földi kiszolgálásra érvényes engedéllyel, a kiszolgáláshoz szükséges munkaerővel és infrastruktúrával. Szerinte a verseny érzékelhetően intenzív Malév és közte. A diszkont társaságok földi kiszolgálásában jelenleg piacvezető. Ha azonban nem tudja, illetve működési költségei alapján már nem képes kielégíteni a diszkont társaságok erőszakos költségcsökkentési törekvéseit, akkor valamilyen formában piacvesztés valószínűsíthető. Ugyanakkor valószínűsítette a Malév megjelenését a diszkont légitársaságok földi kiszolgálásának piacán.

Általános piaci információkra hivatkozva potenciális belépőként a Swissport, SkyEurope és Airport Security Kft társaságokat említette a harmadik feles utas- és utas/cargo gépkiszolgálási piacon belépőként. (Vj-55/2006/1., Vj-55/2006/5., Vj-55/2006/62., Vj-55/2006/72.)

VII. Jogi háttér

78. A Tpvt. 1. §-a szerint a törvény hatálya kiterjed a természetes és a jogi személynek, valamint a jogi személyiség nélküli gazdasági társaságnak – ide értve a külföldi székhelyű vállalkozás magyarországi fióktelepét is a VI. fejezetben szabályozott magatartások kivételével - (a továbbiakban az előzőek együtt: vállalkozás) a Magyar Köztársaság területén tanúsított piaci magatartására, kivéve, ha törvény eltérően rendelkezik.
79. A Tpvt. 21. §-a szerint tilos a gazdasági erőfölénnyel visszaélni. A szóban forgó törvényhely g) pontja értelmében tilos 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. A h) pont szerint tilos a versenytársaknak az érintett piacról való kiszorítására vagy a piacra lépésük akadályozására alkalmas, nem a versenytársakéhoz viszonyított nagyobb hatékonyságon alapuló, túlzottan alacsony árakat alkalmazni. Az i) pont szerint tilos a piacra lépést más módon indokolatlanul akadályozni. A j) pont szerint tilos a versenytárs számára indokolatlanul hátrányos piaci helyzetet teremteni, vagy gazdasági döntéseit indokolatlan előny szerzése céljából befolyásolni.
80. A Tpvt. 22. § (1) bekezdése értelmében gazdasági erőfölényben van az érintett piacon, aki gazdasági tevékenységét a piac többi résztvevőjétől nagymértékben függetlenül folytathatja, anélkül, hogy piaci magatartásának meghatározásakor érdemben tekintettel kellene lennie versenytársainak, szállítóinak, vevőinek és más üzletfeleinek vele kapcsolatos piaci magatartására. A (2) bekezdés szerint a gazdasági erőfölény megítéléséhez vizsgálni kell különösen a) azt, hogy az érintett piacra való belépés és az onnan történő kilépés milyen költségekkel és kockázattal jár, illetve, hogy milyen műszaki, gazdasági vagy jogi feltételek megvalósítását igényli; b) a vállalkozás vagyoni, pénzügyi és jövedelmi helyzetét, illetve annak alakulását; c) az érintett piac szerkezetét, a piaci részesedések arányát, a piac résztvevőinek magatartását, valamint a vállalkozásnak a piac alakulására gyakorolt gazdasági befolyását.
81. Tpvt. 14. § (1) alapján az érintett piacot a megállapodás tárgyát alkotó áru és földrajzi piac figyelembe vételével kell meghatározni. A megállapodás tárgyát alkotó árun kívül figyelembe kell venni a - felhasználási célra, az árra, a minőségre és a teljesítés feltételeire tekintettel - ésszerűen helyettesíthető árukat (keresleti helyettesíthetőség), továbbá a kínálati helyettesíthetőség szempontjait. Földrajzi terület az, amelyen kívül a fogyasztó nem, vagy csak számottevően kedvezőtlenebb feltételek mellett tudja az árut beszerezni, vagy az áru értékesítője nem, vagy csak számottevően kedvezőtlenebb feltételek mellett tudja az árut értékesíteni.

82. A 2002. április 1-e és 2004. április 30-a között hatályos 2002. évi X. törvény Mellékletének 1. Cím 3. cikke, illetve a 2004. május 1-je után hatályos EUMSZ. 102. cikke szerint az Európai Megállapodás alkalmazásával illetve a közös piaccal összeegyeztethetetlen, és ezért tilos egy vagy több vállalkozásnak az Európai Megállapodás hatálya alá tartozó, illetve az EGT területen vagy annak jelentős részén meglévő erőfölényével való visszaélése, amennyiben ez hatással lehet a Felek (tagállamok) közötti kereskedelemre. A c) pont szerint ilyen visszaélésnek minősül különösen egyenértékű ügyletek esetén eltérő feltételek alkalmazása más üzletfelekkel szemben, ami által azok hátrányos versenyhelyzetbe kerülnek.
83. A Tptv. 70. § (1) bekezdése értelmében a vizsgáló végzéssel vizsgálatot rendel el olyan tevékenység, magatartás vagy állapot észlelése esetén, amely e törvény rendelkezéseit sértheti, feltéve, hogy az eljárás a Gazdasági Versenyhivatal hatáskörébe tartozik, és a közérdek védelme az eljárás lefolytatását szükségessé teszi.
84. Az EKSz. 81. és 82. cikkében foglalt versenyszabályok végrehajtásáról szóló 1/2003/EK számú tanácsi rendelet (a továbbiakban: 1/2003/EK rendelet) 3. cikkének (1) bekezdése kimondja, hogy amikor a tagállamok versenyhatóságai az EUMSZ. 102. cikke által tiltott visszaélésre a nemzeti versenyjogot alkalmazzák, akkor az EUMSZ 102. cikkét is alkalmazniuk kell.
85. Az 1/2003/EK rendelet 5. cikke szerint a tagállamok versenyhatóságainak hatáskörük van arra, hogy egyedi esetekben az EUMSZ 102. cikkét alkalmazzák.
86. A Tptv. 1. § (2) bekezdése kimondja, hogy az EUMSZ 102. cikkének (a korábbi EKSz. 82. cikk) alkalmazása során az e cikke hatálya alá tartozó piaci magatartásra is a Tptv. eljárási rendelkezéseit kell alkalmazni akkor, ha az 1/2003/EK rendelet alapján a GVH eljárásának van helye. Továbbá a Tptv. 91/A. § (1) bekezdése szerint az EUMSZ. 102. cikkének alkalmazása során a Tptv. rendelkezéseit a Tptv. XVI. fejezetében, illetve az 1/2003/EK rendeletben meghatározott eltérésekkel kell alkalmazni.
87. A Tptv. jelen eljárásban irányadó 72. § (1) bekezdésének a) pontja alapján az eljáró versenytanács a vizsgáló jelentésének kézhezvételét követően az 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 törvényt sértés, és az eljárás folytatásától sem várható eredmény.
88. A Tptv. 82. §-ának (1) bekezdése szerint a vizsgálónak, illetve az eljáró versenytanácsnak az eljárás során hozott végzése ellen külön jogorvoslatnak csak akkor van helye, ha azt e törvény megengedi. A jogorvoslati kérelem előterjesztésének a végzésben foglaltak foganatosítására, az eljárás folytatására - e törvény eltérő rendelkezése hiányában - halasztó hatálya nincs. A jogorvoslati kérelmet az ügyfél, illetve akire nézve a végzés rendelkezést tartalmaz, a végzés közzétételétől számított nyolc napon belül terjesztheti elő. A (3) bekezdés leszögezi, hogy az eljáró versenytanács végzése elleni jogorvoslati kérelmet a Fővárosi Bíróság közigazgatási nemperes eljárásban bírálja el.

VIII. A versenytanács döntése

89. A versenytanácsnak a tényállás alapján az eljárás alá vontak magatartása kapcsán két tárgykörben kellett állást foglalnia. Egyfelől a BA-nak a földi kiszolgálók számának korlátozásához kapcsolódó magatartását, másfelől a BA-nak, majd a BAH-nak a földi kiszolgálási és a repülőtéri díjak magállapítása során követett magatartását kellett értékelnie.
90. A versenytanács az előbbi magatartás vonatkozásában úgy látja, hogy a BA-nak a jelen döntés IV. fejezetének 30-46. pontjaiban ismertetett magatartása nem piaci magatartás, így arra a Tptv. hatálya nem terjed ki, ami már önmagában a versenyfelügyeleti eljárás megszüntetését eredményező körülmény. A versenytanács így ebben a vonatkozásban versenyfelügyeleti eljárást a Tptv. 72. § (1) bekezdésének a) pontja szerint

- megszüntette, mert az eljárás alá vont vizsgált magatartása nem piaci magatartás, így a BA e tekintetben törvénybe ütköző magatartás hiányában nem marasztható el.
91. A versenytanács úgy ítélte meg, hogy hatósági kérelem benyújtása nem minősül piaci magatartásnak, még akkor sem, ha az tartalma alapján a piac korlátozására irányul. Hasonló módon nem piaci magatartás a hatósági eljárás elhúzására irányuló vagy azt eredményező magatartás.
 92. A versenytanács megjegyzi, nem vitatja azt, hogy az efféle magatartásnak igen komoly negatív hatása lehet a piacok hatékony működése vagy a fogyasztók jóléte szempontjából. Ezek megelőzése vagy kezelése azonban - figyelemmel a Tpv. 1. §-ára - nem lehet versenyfelügyeleti eljárás tárgya.
 93. A versenytanács a továbbiakban így csak a BA, illetve a BAH árképzésének értékelésével foglalkozik.
 94. A versenytanácsnak gazdasági erőfölénnyel való visszaélés vizsgálata során két dolgot kell vizsgálnia. Értékelnie kell egyfelől azt, hogy az eljárás alá vont vállalkozások erőfényes helyzete megállapítható-e, másfelől azt, hogy ezzel az erőfőlényes helyzettel a szóban forgó vállalkozások visszaéltek-e.
 95. A közösségi joganyag alkalmazása miatt a versenytanács a tagállamok közötti kereskedelem érintettségének kérdését is vizsgálta.

A tagállamok közötti, illetve az Európai Közösség és Magyarország közötti kereskedelem érintettsége

96. Az EUMSZ 102. cikke szerint a közös piacon 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.
97. Tekintettel arra, hogy az olyan infrastruktúrák, mint a repülőterek fontos szerepet játszanak a határokon átnyúló szolgáltatások nyújtásában, esetükben fennállhat a tagállamok közötti kereskedelemre gyakorolt hatás. Ennek megállapítása érdekében vizsgálni szükséges, hogy az adott infrastruktúrát használják-e határokon átnyúló szolgáltatások nyújtásánál és amennyiben igen, akkor milyen mértékben. Amennyiben a vizsgált magatartás olyan vállalkozásokat érint, amelyek két tagállam között nyújtanak fuvarozási szolgáltatásokat, akkor az egyben érintheti a tagállamok közötti kereskedelmet. Megállapítható, hogy Ferihegy Magyarország legjelentősebb, nemzetközi forgalmat bonyolító repülőtere, amelynek forgalma több, mint 8 millió utas évente, és ezen utasok döntő többsége más tagállamokból érkezik, vagy oda utazik. Továbbá, leszállási (repülőtéri) díj, valamint a földi kiszolgálás költsége a repülőteret használó légitársaságok költségeinek lényeges elemei, így az azzal kapcsolatos magatartás már ezért is érintheti a kereskedelmet. A versenytanács szerint mindezek alapján nem kétséges, hogy a BA és a BAH magatartása érintheti a tagállamok közötti, illetve az Európai Közösség és Magyarország közötti kereskedelmet.

Az érintett piac és erőfölény kérdése

98. A versenytanács szerint a Tpv. 14. §-a és a jelen döntés III-IV. fejezetében leírtak alapján a jelen eljárásban vizsgált magatartás által elsődlegesen érintett piac a ferihegyi földi kiszolgálás piaca.
99. A versenytanács szerint a jelen döntés III. fejezetében leírtak, különösen a fenti 27-28. pontokban található piaci részesedési adatok alapján a BA vagy a BAH erőfőlényes helyzete a ferihegyi földi kiszolgálás piacán alaposabb bizonyításra szorul.
100. Ugyanakkor az kijelenthető, hogy bármilyen Ferihegyen végzett - ezen belül a földi kiszolgálási - tevékenység folytatásához elengedhetetlen a ferihegyi repülőtéri infrastruktúrához való hozzáférés.

101. 2003 és 2005. szeptemberének vége között a BA önmagában, azt követően 2006. október 26-ig a BAH révén közvetetten mindkét piacon jelen volt, úgy, hogy a repülőtéri infrastruktúra, illetve az annak használatához közvetlenül kapcsolódó szolgáltatások, a repülőtér-üzemeltetés másodlagos piacán erőfölényes helyzete nyilvánvalóan fennállt.
102. A versenyfelügyeleti eljárás egyfelől annak megállapítására irányult, hogy vajon a BA a repülőtér-üzemeltetési piacon fennálló erőfölényes helyzetét kihasználva 2005. szeptember 30-ig önállóan, majd azt követően a BAH-án keresztül átvitte-e a másodlagos piacon meglévő erőfölényét az elsődleges piacra, illetve visszaélt-e gazdasági erőfölényével.
103. A Budapest Airport 2006. októberéig a repülőtér üzemeltetőjeként és földi kiszolgálóként kettős szerepben volt jelen Ferihegyen és döntéseivel nyilvánvalóan befolyásolhatta a földi kiszolgálói piacot. Ugyanakkor a versenytanács az alább kifejtettek miatt nem tartotta szükségesnek a BA/BAH erőfölényes helyzetének további elemzését, illetve értékelését.

A BA/BAH árképzésének értékelése

104. A Tpvt. 21. § g) pont értelmében tilos azonos értékű vagy jellegű ügyletek esetén tilos indokolatlanul olyan árdiszkriminációt alkalmazni, amely az egyes üzletfeleknek hátrányt okoz a versenyben. A jelen eljárás kereti között vizsgált magatartás és piaci szituáció alapján a versenytanács szerint alaposabb bizonyításra szorult volna annak elvetése, hogy egy vállalkozás piacépítés címén miért ne alkalmazhatna alacsony, akár - rövid távon, átmenetileg - költség alatti árakat.
105. A Versenytanács következetes gyakorlata szerint (Elvi állásfoglalások 21.11., Vj-10/2002.) valamely, a versenytárs számára hátrányos magatartás akkor indokolatlan és ezáltal jogsértő, ha (i) a mögött nem állnak objektív, üzletileg ésszerű indokok; és (ii) az a gazdasági verseny (és ezen keresztül a fogyasztók) szempontjából kedvezőtlenebb helyzetet hoz létre. A versenyjog feladata ugyanis nem az egyes piaci szereplők, hanem a gazdasági verseny védelme.
106. A bevezető (alacsony) ár a piacépítés bevett és érthető, indokolt gyakorlata. A versenytanács mindezek alapján nem látja bizonyítottnak azt, hogy az eljárás alá vontak magatartása valóban indokolatlan lett volna, visszaéltek volna magatartásukkal, még akkor is, ha az erőfölényes helyzetük kétséget kizáróan megállapítható lett volna. Erre való tekintettel a versenytanács a vizsgált magatartás tekintetében a Tpvt. 21. § g) pontja vonatkozásában a versenyfelügyeleti eljárást megszünteti, mert a vizsgálat során beszerzett bizonyítékok alapján nem állapítható meg törvénysértés, és az eljárás folytatásától sem várható eredmény.
107. A Tpvt. 21. § h) pont szerint tilos a versenytársaknak az érintett piacról való kizorítására vagy a piacra lépésük akadályozására alkalmas, nem a versenytársakéhoz viszonyított nagyobb hatékonyságon alapuló, túlzottan alacsony árakat alkalmazni. Mivel a versenyfelügyeleti eljárás során nem került feltárásra az, hogy az alkalmazott árak nem a versenytársakéhoz viszonyított nagyobb hatékonyságon alapultak, sem az, hogy a BA/BAH által alkalmazott árak túlzottan alacsonyak lettek volna valamilyen megfelelően megválasztott költségmércéhez képest, így a versenytanács a vizsgált magatartás tekintetében a Tpvt. 21. § h) pontja vonatkozásában a versenyfelügyeleti eljárást megszünteti, mert a vizsgálat során beszerzett bizonyítékok alapján nem állapítható meg törvénysértés, és az eljárás folytatásától sem várható eredmény.
108. A Tpvt. 21. § i) és j) pontjai szerint tilos a piacra lépést más módon indokolatlanul akadályozni, illetve a versenytárs számára indokolatlanul hátrányos piaci helyzetet teremteni, vagy gazdasági döntéseit indokolatlanul előny szerzése céljából befolyásolni. Mivel a jelen versenyfelügyeleti eljárás során nem sikerült feltárni olyan bizonyítékokat, amelyek azt igazolták volna, hogy a BA vagy BAH külön-külön, illetve együtt a piacra lépést más módon indokolatlanul akadályozták volna, illetve valamely versenytárs

számára indokolatlanul hátrányos piaci helyzetet teremtettek volna, vagy annak gazdasági döntéseit indokolatlan előny szerzése céljából befolyásolták volna, így a versenytanács a vizsgált magatartás tekintetében a Tpv. 21. § i) és j) pontjai vonatkozásában a versenyfelügyeleti eljárást megszünteti, mert a vizsgálat során beszerzett bizonyítékok alapján nem állapítható meg törvénysértés, és az eljárás folytatásától sem várható eredmény.

109. A versenytanács a fenti érvelését a közösségi joganyag alkalmazása során is érvényesnek tartja, így megállapítja, hogy a vizsgált magatartások ugyan érinthették az Európai Unió tagállamai (illetve az Európai Közösség és Magyarország) közötti kereskedelmet, a fentiek alapján az EUMSZ 102. cikke, illetve a 2002. évi X. törvény 3. cikke alapján intézkedés nem indokolt.
110. Mindezek alapján a versenytanács a rendelkező részben foglaltaknak megfelelően döntött.

IX. Egyéb kérdések

111. A GVH hatásköre a Tpv. 45. §-án, illetékessége a Tpv. 46. §-án alapul. E rendelkezések értelmében a GVH kizárólagos hatáskörrel rendelkezik minden olyan versenyfelügyeleti ügyben, amely nem tartozik bíróság (86. §) hatáskörébe, illetékessége pedig az ország egész területére kiterjed.
112. A GVH hatásköre az EUMSZ. 102. cikke tekintetében az 1/2003/EK rendelet 5. és 35. cikkén, valamint a Tpv. 33. § (3) bekezdésén, a 2002. évi X. törvény 3. cikke tekintetében a 2002. évi X. törvény Mellékletének 6. cikkén alapul.
113. A versenytanács a Tpv. 72. § (1) bekezdés a) pontja szerinti végzését a Tpv. 74. § (2) bekezdése alapján tárgyalás mellőzésével hozta meg.
114. A végzés elleni jogorvoslati jog a Tpv. 72. § (1) bekezdés a) pontján és a Tpv. 82. § (1) bekezdésén alapul.

Budapest, 2010. január 13.

dr. Szakadát László sk.
versenytanácstag

dr. Szántó Tibor sk.
versenytanácstag

dr. Gadó Gábor sk.
a Versenytanács elnöke
versenytanácstagként