



GAZDASÁGI
VERSENYHIVATAL

V E R S E N Y T A N Á C S

Vj-003/2008/363.

A Gazdasági Versenyhivatal eljáró versenytanácsa az Oppenheim Ügyvédi Iroda (ügyintéző: dr. Fejes Gábor ügyvéd) által képviselt **Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Zártkörűen Működő Részvénytársaság** (Sopron), valamint a Kajtár Takács Hegymegi-Barakonyi Baker & McKenzie Ügyvédi Iroda (ügyintéző: dr. Hegymegi-Barakonyi Zoltán ügyvéd) által képviselt **MÁV Magyar Államvasutak Zártkörűen Működő Részvénytársaság** (Budapest) és **Rail Cargo Hungaria Zártkörűen Működő Részvénytársaság** (Budapest) eljárás alá vont vállalkozások ellen versenykorlátozó megállapodás miatt folytatott versenyfelügyeleti eljárásban – tárgyaláson kívül – meghozta az alábbi

h a t á r o z a t o t .

Az eljáró versenytanács megállapítja, hogy

- 1) a MÁV Magyar Államvasutak Zrt. és a Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Zrt. 2004. május 1. és 2005. december 31. között a gazdasági verseny korlátozását célzó megállapodásukkal egységes vasúti árufuvarozási díjszabást állapítottak meg.
- 2) a Rail Cargo Hungaria Zrt. és a Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Zrt. a gazdasági verseny korlátozását célzó megállapodásukkal
 - 2006. január 1. és 2009. május 25. között felosztották a magyar vasúti árufuvarozás piacát, valamint
 - 2006. január 1. és 2007. július 17. között egységes vasúti árufuvarozási díjszabást állapítottak meg.

Az eljáró versenytanács kötelezi

- a Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Zrt.-t 300.000.000 Ft (azaz Háromszázmillió forint),
- a MÁV Magyar Államvasutak Zrt.-t 100.000.000 Ft (azaz Egyszázmillió forint),
- a Rail Cargo Hungaria Zrt.-t 850.000.000 Ft (azaz Nyolcszázötvenmillió forint)

versenyfelügyeleti bírság megfizetésére, amelyet a határozat kézhezvételétől számított harminc napon belül a Gazdasági Versenyhivatal 10032000-01037557-00000000 számú

bírságbevételi számla javára köteles megfizetni, a közlemény rovatban feltüntetve az eljárás alá vont nevét, a versenyfelügyeleti eljárás számát és a befizetés jogcímét (bírság).

Ha a kötelezett a bírságfizetési kötelezettségének határidőben nem tesz eleget, késedelmi pótlékot köteles fizetni. A késedelmi pótlék mértéke minden naptári nap után a felszámítás időpontjában érvényes jegybanki alapkamat kétszeresének 365-öd része. A bírság és a késedelmi pótlék meg nem fizetése esetén a Gazdasági Versenyhivatal megindítja a határozat végrehajtását.

A határozat felülvizsgálatát az ügyfelek a kézbesítéstől számított harminc napon belül kérhetik a Versenytanácsnál benyújtott, vagy ajánlott küldeményként postára adott keresettel. A Fővárosi Törvényszék a pert tárgyaláson kívül bírálja el, a felek bármelyikének kérelmére azonban tárgyalást tart, mely kérelmet az ügyfél a keresetlevelében terjesztheti elő.

Az eljáró versenytanács – tárgyaláson kívül – meghozta továbbá az alábbi

v é g z é s t .

Az eljáró versenytanács

- a Rail Cargo Hungaria Zrt. és a Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Zrt. által alkalmazott egységes vasúti áru fuvarozási díjszabás tekintetében a 2007. július 17-ét követő időszakra, valamint
- a Rail Cargo Hungaria Zrt. és a Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Zrt. között létrejött, az együttműködés szabályozására vonatkozó keretszerződés és az azzal összefüggésben tanúsított magatartás tekintetében a 2009. május 25-ét követő időszakra

vonatkozóan a versenyfelügyeleti eljárást megszünteti.

A végzés ellen a kézhezvételtől számított 8 napon belül a Fővárosi Törvényszéknek címzett, de a Gazdasági Versenyhivatalnál benyújtandó vagy ajánlott küldeményként postára adott jogorvoslati kérelemnek van helye.

A kérelmet a Fővárosi Törvényszék nemperes eljárásban bírálja felül, amely során kizárólag okirati bizonyításnak van helye, azonban a bíróság a feleket a szükségeshez képest meghallgathatja.

I n d o k o l á s

I. Eljárás tárgya

1. A Gazdasági Versenyhivatal (a továbbiakban: GVH) versenyfelügyeleti eljárása annak vizsgálatára irányul, hogy a Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Zrt. (a továbbiakban: GySEV), a MÁV Magyar Államvasutak Zrt. (a továbbiakban: MÁV) és a MÁV Cargo Árufuvarozási Zrt. (2010. március 1-jétől hatályos elnevezéssel: Rail Cargo Hungaria Zrt., a továbbiakban: MÁV Cargo; a GySEV, a MÁV és a MÁV Cargo a továbbiakban együtt: eljárás alá vontak)
 - 2004. május 1-jétől 2005. december 31-ig a GySEV és a MÁV, illetve 2006. január 1-jétől a GySEV és a MÁV Cargo által alkalmazott egységes vasúti árufuvarozási díjszabás, valamint
 - 2006. január 1-jétől a GySEV és a MÁV Cargo között létrejött, az együttműködés szabályozására vonatkozó keretszerződés és az azzal összefüggésben tanúsított magatartásrévén megsérthették-e a tisztességtelen piaci magatartás és a versenykorlátozás tilalmáról szóló 1996. évi LVII. törvény (a továbbiakban: Tpv.) 11. §-ának, valamint az Európai Közösséget létrehozó szerződés 81. cikke (jelenleg hatályos elnevezéssel az Európai Unió működéséről szóló szerződés (a továbbiakban: EUMSz.) 101. cikke¹) (1) bekezdésének rendelkezéseit.²
2. A vizsgált időszak 2010. február 10-ig terjed.

II. Eljárás alá vont vállalkozások

II.1. GySEV

3. A GySEV 1876-ban kezdte meg működését a Győr és Sopron közötti vonalszakasz megnyitásával, majd a Sopron-Ebenfurt vonalon 1879-ben indult meg a vonatközlekedés. Az első világháborút követően a GySEV vonalai Magyarország és Ausztria területére kerültek, 1923-tól a vasútállalatot a két ország közösen üzemelteti.
4. A GySEV által üzemeltetett infrastruktúra összesen közel 300 km-es, amelyből a Győr és Ebenfurt közötti szakasz a GySEV saját tulajdona. A GySEV átvette a MÁV-tól 2000-ben a Sopron-Ágfalva-országhatár szakasz, 2001-ben a Sopron-Szombathely szakasz, 2006-ban a Szombathely-Körmen-Szentgotthárd vonal üzemeltetését.

¹ 2009. december 1-i hatállyal az EKSz. 81. és 82. cikke az EUMSz. 101. és 102. cikke lett. Az új 101. és 102. cikkek tartalmilag azonosak a korábbi 81. és 82. cikkel. A jelen ügy szempontjából a 101. és 102. cikk alatt a 81. és 82. cikkre utalást kell érteni, ahol ez szükséges.

² Az eljárás menetének részletes leírását a határozat XI.1. fejezete tartalmazza.

5. A GySEV a személyszállítás, az árufuvarozás és a logisztika piaci szegmenseiben tevékenykedik. Magyarországnak az Európai Unióhoz történő csatlakozásával életbe lépő vasúti jogszabályi előírások nyomán a GySEV tevékenységét számvitelileg önálló üzletágakra választotta szét, nevezetesen áruszállítási, személyszállítási, infrastruktúra és gépészeti üzletágakra. 2009 júliusában a GySEV megkezdte árufuvarozási tevékenysége kiszervezését a 100 %-os tulajdonában álló önálló leányvállalatába, a GySEV Cargo Zrt.-be (a továbbiakban: GySEV Cargo), amely 2011. január 1-jén kezdte meg működését.
6. A GySEV vasúti árufuvarozási tevékenysége körében a konvencionális vasúti forgalom végzése mellett a soproni rendezőpályaudvaron fogad és képez irányvonatokat, kombinált fuvarozást és széleskörű logisztikai szolgáltatásokat is végez. A GySEV logisztikai szolgáltatásai közé tartozik a közúti el-, illetve felfuvarozás megszervezése, amely raktározási vagy átrakásos ügylethez egyaránt kapcsolódhat, emellett a soproni logisztikai központban teljes körű vámügyintézés, berraktári, közvámraktári, valamint adóraktári szolgáltatásokat is nyújt. Árufuvarozási tevékenységében központi szerepet játszik a Magyarország és Ausztria közötti határon átmenő szállítás.³
7. A vizsgált időszakban a GySEV fő tulajdonosai a Magyar Állam és az Osztrák Államszövetség voltak, emellett kisebbségi (5-6 % körüli) részesedéssel rendelkezett 2004. december 31-ig a HHLA AG, majd 2009. június 15-ig a – Rail Cargo Austria AG (a továbbiakban: RCA) és közvetve az Osztrák Állam irányítása alá tartozó – Speditions Holding GmbH, azt követően pedig a Strabag SE.

Irányítási viszonyok 2008. november 27-ét megelőzően

8. A 2008. november 27-ét megelőző időszakban a Magyar Állam változó mértékű, de a szavazati jogok 50 %-át meghaladó tulajdoni részesedéssel, az Osztrák Állam pedig – szintén időben változó módon – a szavazatok egyharmadát meghaladó szavazati jogot biztosító részesedéssel rendelkezett a vasúttársaságban.
9. Ezen időszakban a GySEV alapszabálya értelmében a közgyűlés csak a teljes részvénytőke kétharmados többségével (azaz a Magyar és az Osztrák Állam egyetértésével) hozhatott döntést az igazgatóság és a felügyelő bizottság tagjainak megválasztásáról és visszahívásáról, az éves üzleti terv⁴, valamint a hosszú távú fejlesztési koncepciók⁵ jóváhagyásáról.⁶
10. Az igazgatósági, illetve a felügyelőbizottsági tagok jelölésére vonatkozó megállapodás a részvényesek között a vizsgált időszakban nem volt. A GySEV részvényesei között 2005. július 15-én létrejött szindikátusi szerződés⁷ értelmében a GySEV igazgatóságának elnöke és vezérigazgatója a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium (a továbbiakban: GKM, minisztérium) javaslata alapján, de a szindikátusi partnerek egyetértésével került megválasztásra. A felügyelőbizottság elnökét és a Bécsi Fióktelep vezetőjét pedig az Osztrák Állam tulajdonosi jogait gyakorló osztrák minisztérium javaslata alapján, de a szindikátusi partnerek egyetértésével választották meg. A

³ Vj-003/2008/037., Vj-003/2008/044., Vj-003/2008/072. sz. iratok, valamint a GySEV honlapján található cégtájékoztató.

⁴ 2004. november 12-től.

⁵ 2008. június 26-tól.

⁶ Vj-003/2008/037/B/2., Vj-003/2008/072/B/15. sz. iratok, lásd az Alapszabály 14., 21. §-ait.

⁷ Vj-003/2008/266/1. sz. irat

szindikátusi szerződés szerint a szindikátusi partnerek kötelezték magukat arra, hogy a közgyűlésen úgy szavaznak, hogy a mindenkori hely megfelelő betöltése a megnevezett személlyel megtörténhessen.

11. A releváns időszakban keletkezett stratégiai döntések (köztük a vezető tisztségviselők választására, a társaság üzleti tervére, illetve stratégiájára vonatkozó döntések) a gyakorlatban is egyhangúan születtek, és nem fordult elő olyan eset, amikor a Magyar Állam az Osztrák Állam ellenében hozott volna döntést.⁸
12. A 2005. május 30. és 2006. november 20. közötti időszakban a GySEV igazgatóságának – a GKM által delegált – tagjaként eljáró tanú előadása szerint nem érzékelt olyan elvárást, hogy a GySEV-nél olyan döntést hozzanak, aminek során a MÁV stratégiai érdekeit, üzleti szempontjait figyelembe kellett volna venni, illetve a minisztérium nem próbált ráhatást gyakorolni a vezető tisztségviselői munkájára.⁹

Irányítási viszonyok 2008. november 27-étől kezdődően

13. Az RCA / MÁV Cargo összefonódás vizsgálatára irányuló bizottsági eljárásban tett kötelezettségvállalásokhoz kapcsolódóan a Magyar és az Osztrák Állam mint részvényesek az Osztrák Állam GySEV árufuvarozási üzletága feletti – a Magyar Állammal közös – irányítási jogának, ideértve az ügyvezetésre való befolyásának megszüntetését vállalták.
14. A GySEV 2008. november 27-én kelt alapszabálya akként módosult, hogy a közgyűlés egyszerű szótöbbséggel hagyhatja jóvá az áruszállítási tevékenységre vonatkozó üzleti tervet, illetve hosszú távú fejlesztési koncepciót.¹⁰
15. A 2009. június 16-i közgyűlésen végrehajtott tőkeemelés révén a Strabag SE a GySEV részvényesévé vált. A Strabag SE tulajdonszerzését követően az Osztrák Állam GySEV-ben fennálló szavazati joga egyharmad alá csökkent.¹¹

II.2. MÁV

16. A MÁV 1993. június 30-án jött létre átalakulással, a Magyar Államvasutak állami vállalat általános jogutódjaként. A társaság egyszemélyes tulajdonosa a Magyar Állam, nevében a tulajdonosi jogok gyakorlója a vizsgált időszakban a gazdasági és közlekedési miniszter, majd a közlekedési, hírközlési és energiaügyi miniszter. Az állami vagyronról szóló 2007. évi CVI. törvény alapján a MÁV tartós állami tulajdonú társasági részesedésekkel működő társaság.
17. A MÁV fő tevékenysége a vasúti szállítás, tevékenységi körébe tartozik továbbá az alaptevékenységhez szorosan kötődő termelő és szolgáltató tevékenységek széles skálája. Magyarországnak az Európai Unióhoz történő csatlakozásával életbe lépő vasúti jogszabályi előírások nyomán a MÁV tevékenységét számvitelileg önálló üzletágakra választotta szét, nevezetesen pályavasúti, árufuvarozási, személyszállítási, gépészeti (vontatási) és ingatlangazdálkodási üzletágakra. A MÁV árufuvarozási, személyszállítási és vontatási tevékenységét később szervezetileg elkülönült

⁸ Vj-003/2008/335. sz. irat

⁹ Vj-003/2008/302. sz. irat

¹⁰ Vj-003/2008/225/1. sz. irat

¹¹ Vj-003/2008/236/1. sz. irat

leányvállalatokba szervezte ki: a MÁV Cargo (áru fuvarozás) 2006. január 1-jével, a MÁV-START Zrt. (személyszállítás) 2007. január 1-jével, a MÁV-TRAKCIÓ Zrt. (a továbbiakban: MÁV Trakció) (vontatás) 2008. január 1-jével kezdte meg működését. Ily módon 2008-tól a MÁV alaptevékenysége a vasúti pályahálózat működtetése.¹²

18. A GySEV által üzemeltetett pályaszakaszok kivételével az országos közforgalmú vasúti pályahálózat a MÁV kezelésébe tartozik.

II.3. MÁV Cargo

19. A MÁV Cargo-t 2005 végén a MÁV alapította az Áru fuvarozási Üzletág önálló vállalkozásba történő szervezésével, az új társaság tulajdonosai a MÁV (99,9 %) és a MÁV Vagyonkezelő Zrt. (0,01 %) lettek. A MÁV Cargo 2006. január 1-jével kezdte meg tevékenységét. A MÁV Cargo részvényeinek értékesítésére kiírt – 2007 novemberében zárult – nemzetközi tender eredményeként a társaság egyedüli irányítója az (Osztrák Állam egyedüli irányítása alatt álló) RCA vasúttársaság lett, az irányításszerzést az Európai Bizottság 2008. november 25-i döntésével kötelezettségvállalások előírása mellett engedélyezte.¹³
20. A MÁV Cargo főtevékenysége a hagyományos, valamint a kombinált vasúti áru fuvarozási szolgáltatások nyújtása, ennek keretében irányvonalak továbbítását és szórt vasúti kocsik gyűjtésével történő fuvarozást egyaránt végez. A társaság vezető szerepet tölt be a magyar vasúti áru fuvarozásban. A MÁV Cargo csoporthoz tartozó vállalkozások szállítmányozási, vámügyintézési, határállomási és egyéb kiegészítő logisztikai szolgáltatásokat is nyújtanak (maga a MÁV Cargo szállítmányozási tevékenységet nem végez).¹⁴

III.

Vasúti piacnyitás és vasúti áru fuvarozásra irányadó szabályok

III.1. Vasúti piacnyitás

Európai vasúti szabályozás alakulása – liberalizációs irányelvek

21. Az Európai Unióban a vasúti közlekedés az államvasutak monopóliumaként működött az 1980-as évek végéig. Ekkor az Európai Unió a közlekedéspolitika fejlesztése keretében célul tűzte ki a verseny erősítését a vasúti fuvarozásban annak érdekében, hogy az ágazat hatékonysága, és ezáltal versenyképessége a többi szállítási móddal szemben növekedjen. A vasút piacvesztésének alapvető oka a vasutak szigorúan nemzeti alapokon, gyakran eltérő normák szerinti szerveződésében, a fogyasztói igények figyelmen kívül hagyásában, a rugalmatlanságban, a hatékony működést ösztönző elemek hiányában kereshető.¹⁵

¹² Vj-003/2008/038., Vj-003/2008/051. sz. iratok, Vj-22/2005/145. sz. határozat 5.-8. pontjai

¹³ COMP/M.5096 RCA/MAV CARGO ügy; lásd még a határozat V. fejezetét.

¹⁴ Vj-003/2008/039. sz. irat

¹⁵ White Paper – A Strategy for Revitalising the Community's Railways; 1996.07.30. COM(96)421 final

22. A vasúti piacnyitás irányelvek segítségével valósult meg, vagyis az elfogadott közösségi jogszabályokat az irányelvek szellemének megfelelően kellett átültetni a tagállami jogrendszerekbe.
23. A liberalizált vasúti piac, valamint az integrált európai vasúti térség alapját az 1991-ben elfogadott 91/440/EGK irányelv¹⁶, és az ehhez kapcsolódó, 2001-ben elfogadásra került első vasúti csomag (2001/12/EK¹⁷, 2001/13/EK¹⁸ és 2001/14/EK¹⁹ irányelvek) teremtette meg. Az első vasúti csomaghoz tartozó irányelveket az Európai Unióhoz 2004. május 1-jével csatlakozó tagállamoknak – így Magyarországnak – a csatlakozásuk napjáig kellett átültetniük a jogrendszerükbe.
24. A 91/440/EGK irányelv, illetőleg az azt módosító 2001/12/EK irányelv és 2004/51/EK irányelv (vasútfejlesztési irányelvek) alapvető követelményként rögzítik az árufuvarozási és személyszállítási (ún. vállalkozó vasúti) tevékenységet végző szervezetek vasúti pályahálózathoz történő átlátható, megkülönböztetéstől mentes és tisztességes hozzáféréseinek biztosítását annak érdekében, hogy a vasúti közlekedés területén hatékony verseny alakuljon ki. Ennek megfelelően a vasútfejlesztési irányelvek előírják, hogy a vasúti szervezeteknek az államtól függetlenül, piaci alapon kell működniük, továbbá, hogy az infrastruktúra-igazgatási (vasúti pályahálózat működtetése) és a vállalkozó vasúti tevékenységeket el kell különíteni. Az irányelvek a szervezeti szétválasztást ugyan nem teszik kötelezővé, azonban a különböző tevékenységek számviteli elkülönítését mindenképpen biztosítani kell. A 2001/14/EK irányelv (kapacitás-elosztási irányelv) megköveteli azt is, hogy az a szervezet, amely a vasúti pályahálózat kapacitását elosztja, illetve a vasúti pályahálózat használatáért fizetendő díjat megállapítja, szervezeti, döntéshozatali, illetve jogi szempontból független legyen a vasúti pályát igénylő vállalkozó vasúti tevékenységet végző szervezetektől. A 95/18/EK irányelv, illetőleg az azt módosító 2001/13/EK irányelv (engedélyezési irányelvek) pedig a vasúti szervezetek működési engedélyére vonatkozó tagállami szabályok közelítéséről rendelkeznek annak érdekében, hogy az engedély megszerzéséhez teljesítendő követelményekre vonatkozó eltérő szabályok ne akadályozzák meg az egyik tagállamban alapított vasúti szervezeteknek egy másik tagállam területén lévő vasúti pályához történő hozzáférését.

¹⁶ A Tanács 91/440/EGK irányelve a közösségi vasutak fejlesztéséről [HL L 237, 1991.8.24., 25. o.]

¹⁷ Az Európai Parlament és a Tanács 2001/12/EK irányelve a közösségi vasutak fejlesztéséről szóló 91/440/EGK tanácsi irányelv módosításáról [HL L 75., 2001.3.15., 1. o.]

¹⁸ Az Európai Parlament és a Tanács 2001/13/EK irányelve a vasúttársaságok engedélyezéséről szóló 95/18/EK tanácsi irányelv módosításáról [HL L 75., 2001.3.15., 26. o.]

¹⁹ Az Európai Parlament és a Tanács 2001/14/EK irányelve a vasúti infrastruktúrakapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról és a biztonsági tanúsítványról [HL L 75., 2001.3.15., 29. o.]

25. A 2004-ben elfogadásra került második vasúti csomag (2004/49/EK irányelv²⁰, 2004/50/EK irányelv²¹, 2004/51/EK irányelv²², 881/2004/EK rendelet²³) elsősorban a vasúti közlekedés biztonságával, valamint a különböző típusú vasúti pályahálózatok közötti átjárhatóság biztosításával kapcsolatosan állapít meg jogharmonizációs kötelezettséget a tagállamok számára, az integrált európai vasúti térségnek az első vasúti csomag által megteremtett alapokon történő továbbfejlesztése érdekében.²⁴

Magyar vasúti szabályozás alakulása – 1993. évi és 2005. évi vasúti törvény

26. Magyarországon a vasúti szektor alapjogszabálya, a vasútról szóló 1993. évi XCV. törvény (a továbbiakban: 1993. évi Vtv.) alapján az egységes – a vasúti infrastruktúra tulajdonosaként és kezelőjeként eljáró, illetve áru- és személyszállítást egyaránt ellátó – állami vasút modelljére épülő jogszabályi környezet érvényesült. Az Európai Unióhoz való csatlakozás folyamatának részeként 2001-2004 folyamán megkezdődött az első vasúti csomaghoz tartozó irányelvek átültetése, a vasúti piacnyitás előkészítése.
27. 2004. május 1-jével, Magyarország uniós csatlakozásával egyidejűleg a fenti irányelvek alapján kialakított szabályozás lépett hatályba, ezzel lehetővé vált a már működő vasutak (MÁV, GySEV) és – többek között – a működési engedélyt szerző új, belföldi székhelyű vasúttársaságok számára, hogy kapacitáselosztás alapján, pályahasználati díj ellenében vállalkozó vasúti (személyszállítási, árutovábbítási) tevékenység céljából igénybe vegyék a magyar vasúti pályákat és tartozékaikat.
28. A piacnyitás az 1993. évi Vtv. és a kapcsolódó miniszteri rendeletek módosítása, valamint új rendeletek megalkotása mellett a hazai vasutak szervezeti átalakításával is járt.²⁵ Az 1993. évi Vtv. és a vonatkozó 34/2003. (V.28.) GKM-PM együttes miniszteri rendelet alapján a MÁV és a GySEV esetében is meg kellett valósítani az infrastruktúra-üzemeltetési és a közlekedési tevékenységek önálló üzletágba szervezését és számviteli szétválasztását, ugyanakkor lehetőség maradt arra, hogy a vasútállalatok a pályavasúti, az árutovábbító vállalkozó vasúti, illetve a személyszállító vállalkozó vasúti tevékenységet – a számviteli elkülönítés mellett – továbbra is egy szervezetben, integrált vasúti társaságként lássák el. Tekintettel a szervezeti szétválasztás

²⁰ Az Európai Parlament és a Tanács 2004/49/EK irányelve a közösségi vasutak biztonságáról, valamint a vasúttársaságok engedélyezéséről szóló 95/18/EK tanácsi irányelv és a vasúti infrastruktúrakapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának és a biztonsági tanúsítvány díjának felszámításáról szóló 2001/14/EK irányelv módosításáról [HL L 164., 2004.4.30., 44. o.]

²¹ Az Európai Parlament és a Tanács 2004/50/EK irányelve a nagysebességű transz-európai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló 96/48/EK tanácsi irányelv és a hagyományos transz-európai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló 2001/16/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról [HL L 164., 2004.4.30., 114. o.]

²² Az Európai Parlament és a Tanács 2004/51/EK irányelve a közösségi vasutak fejlesztéséről szóló 91/440/EGK tanácsi irányelv módosításáról [HL L 164., 2004.4.30., 161. o.]

²³ Az Európai Parlament és a Tanács 881/2004/EK rendelete az Európai Vasúti Ügynökség létrehozásáról [HL L 164., 2004.4.30., 1. o.]

²⁴ Lásd a vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény általános indokolását.

²⁵ 2004. május 1-jével a vasúti piacnyitás folyamatának biztosítására hivatott szabályozási háttérrel – a módosított 1993. évi Vtv. mellett – az alábbi főbb jogszabályok alkották:

- a vasútállalatok működésének engedélyezéséről szóló 15/2002. (II.27.) KöViM rendelet;
- a vasúti tevékenységek vasúti társaságon belüli számviteli elkülönítéséről szóló 34/2003. (V.28.) GKM-PM együttes rendelet;
- a vasúti pályahasználati díjról és képzésének elveiről szóló 66/2003. (X.21.) GKM-PM együttes rendelet;
- az országos közforgalmú vasúti pálya kapacitásának elosztásáról szóló 67/2003. (X.21.) GKM rendelet;
- a vasútbiztonsági tanúsítványról szóló 51/2004. (IV.22.) GKM rendelet.

elmaradására, a pályakapacitás elosztását és a pályahasználati díj megállapítását az integrált vasúti társaságtól független elosztási és díjszabási szervnek kellett végeznie, amely az egyszemélyes állami tulajdonban lévő vasúti pályakapacitás-elosztó szervezet, a Vasúti Pályakapacitás-elosztó Kft. (a továbbiakban: VPE) feladata lett. A VPE az országos közforgalmú vasúti pályahálózat kapacitásának elosztására és a pályahasználatra vonatkozó feltételeket és szabályokat, valamint a pályahasználati díjak alkalmazásának feltételeit Hálózati Üzletszabályzatba (a továbbiakban: HÜSZ) foglalta. A működési engedéllyel rendelkező – és a szükséges vasútbiztonsági követelményeket teljesítő – vasútvállalatok a VPE által kiutalt menetvonal és a pályavasúti társasággal kötött pályahasználati szerződés alapján hozzáférést és használati jogot kaphattak az országos közforgalmú vasúti pálya igénybevételére.²⁶

29. A második vasúti csomaggal járó újabb szabályozási feladatok és a módosított 1993. évi Vtv. alkalmazási tapasztalatai nyomán 2005-ben az 1993. évi Vtv. további módosítása helyett új vasúti törvény került megalkotásra, a vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény (a továbbiakban: 2005. évi Vtv.), amely 2006. január 1-jén lépett hatályba.²⁷
30. A 2005. évi Vtv. az egyes vasúti tevékenységek (vasúti pályahálózat működtetése, vasúti árutovábbítás, vasúti személyszállítás és vontatás) szabályozására helyezte a hangsúlyt. A vasúttársaságok külön-külön, vagy együttesen több vasúti tevékenység végzésére is szerezhettek működési engedélyt. A vasúttársaság működési engedélye a tevékenység végzésének területi hatályát is meghatározza, a vasúti szervezet által igénybe vehető, illetőleg működtetett vasúti pályahálózat (országos, térségi, elővárosi, helyi) megjelölésével.
31. A vasúti szervezetek tekintetében a 2005. évi Vtv. megkülönbözteti a pályavasúti és a vállalkozó vasúti társaságot, illetve az integrált vasúti társaságot, amely utóbbi vállalkozó vasúti tevékenysége mellett belföldön vasúti pályahálózat működtetését is végzi. A vizsgált időszakban a pályavasúti tevékenységeket a MÁV, illetve a GySEV látta el, ebben az időszakban a GySEV mindvégig integrált vasúti társaságként működött, a MÁV előbb integrált vasúti társaságként végezte tevékenységét, majd a vállalkozó vasúti üzletágak önállósodásával – a 2005. évi Vtv. 2008. december 1-jétől hatályos módosításával²⁸ bevezetett terminológia szerint – ún. nem független vasúti pályahálózat-működtetőnek minősül, tekintettel arra, hogy a MÁV kapcsolt vállalkozásai között szerepel vállalkozó vasúti társaság.

²⁶ Lásd még a Vj-22/2005/145. számú határozat 82.-110. pontjait.

²⁷ A 2005. évi Vtv. végrehajtására a vizsgált időszakban az alábbi főbb jogszabályok születtek:

- a vasútbiztonsági tanúsítványra, a biztonsági engedélyre, a biztonságirányítási rendszerekre, a biztonsági jelentésre, valamint az egyes hatósági engedélyezési eljárásokra vonatkozó részletes szabályokról szóló 40/2006. (VI. 26.) GKM rendelet;

- a vasúti társaságok működésének engedélyezéséről szóló 45/2006. (VII. 11.) GKM rendelet;

- a vasúti közlekedési tevékenységek vasúti társaságon belüli számviteli elkülönítéséről szóló 50/2007. (IV. 26.) GKM-PM együttes rendelet;

- a vasúti hálózat-hozzáférési díjrendszer kereteiről, valamint a hálózat-hozzáférési díjak képzésének és alkalmazásának alapvető szabályairól szóló 83/2007. (X. 6.) GKM-PM együttes rendelet;

- a vasúti pályahálózat-hozzáférés részletes szabályairól szóló 101/2007. (XII. 22.) GKM rendelet;

- a vasúti pályakapacitás-elosztó szervezet és az integrált vasúti társaság közötti jogviszonyról szóló 333/2005. (XII. 29.) Korm. Rendelet.

²⁸ Lásd a 2008. évi LXXVI. törvény 1. § (1) bekezdését.

32. A vasúti szektorban a verseny a vállalkozó vasúti társaságok révén valósulhat meg, amelyek személyszállítási, árutovábbítási (áru fuvarozási és áruszállítási)²⁹, valamint más személy részére végzett vontatási, és ezekhez kapcsolódó kiegészítő tevékenységet végeznek. A belföldön bejegyzett, országos közforgalmú vasúti áru fuvarozási tevékenység végzésére jogosító működési engedéllyel rendelkező vasúti társaságok valamennyi nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózaton³⁰ közlekedhetnek, a vasúti pályahálózat működtetője díj ellenében köteles a nyílt hozzáférésű hálózatot a rendelkezésükre bocsátani. Az országos közforgalmú vasúti pálya igénybevételehez a működési engedélyen túl vasútbiztonsági tanúsítvány megszerzése szükséges, amely igazolja az előírt vasútbiztonsági rendszerek létrehozását, a vasútbiztonsági szabályoknak való megfelelést.
33. A kapacitás biztosítására a nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózat kapacitásának elosztása alapján kerül sor, amelyet a 2005. évi Vtv. alatt is a VPE végez, tekintettel arra, hogy a vizsgált időszakban – és jelenleg is – sem a MÁV, sem a GySEV nem minősült független vasúti pályahálózat-működtetőnek. A vasúthálózat használati feltételeit – így a vasúti pályahálózat-kapacitás biztosítására vonatkozó általános szerződési feltételeket, a hálózat-hozzáférési díjakat, illetve azok alkalmazásának részletes feltételeit, a kapacitás-elosztás részletes feltételeit (ideértve a bejelentett igények esetleges ütközése esetén lefolytatandó összehangolási eljárás szabályait), valamint a vasúti pályahálózatra vonatkozó forgalmi és műszaki specifikációt – a HÜSZ tartalmazza, amelynek kidolgozását az előbbiek okán szintén a VPE végzi.
34. A nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózaton közlekedni szándékozó vasúti társaságok – éves, éves pótlólagos, évközi, egyedi, illetve azonnali – kapacitás igényüket, amely a nyílt hozzáférés keretében nyújtott pályavasúti szolgáltatások elosztására irányul, a VPE felé jelezhetik. A VPE – az előírt dokumentumok meglétének ellenőrzése után – kiutalja az igénylőnek a vonat közlekedtetéséhez szükséges kapacitást (vagyis: menetvonalat). A vasútvállalatok részéről valamennyi típusú menetvonal igény benyújtása a VPE-hez elektronikus úton, a menetvonal- és szolgáltatás igények nyilvántartására szolgáló informatikai alkalmazás³¹ útján történik, és ugyanezen rendszerben történik a VPE által elvégzett kapacitás-elosztás, a benyújtott igények alapján a menetvonalak és szolgáltatások kiutalása, illetve a kiutalt menetvonalak – a közlekedtetést megelőző – módosítása, illetve lemondása. A kiutalt menetvonal más vasútvállalatra nem ruházható át, a jogosult azzal nem kereskedhet.³²

²⁹ Lásd a 2005. évi Vtv. 2. §-ának 7., 8., 9. pontjait.

³⁰ A 2005. évi Vtv. 49. §-ának (2) bekezdése alapján nem minősül nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózatnak:

- a) a kizárólag vasúti személyszállítás céljára fenntartott különálló helyi és térségi vasúti pályahálózat,
- b) a kizárólag vasúti személyszállítás céljára fenntartott elővárosi vasúti pályahálózat,
- c) a saját célú vasúti tevékenységet végző szervezet tulajdonában lévő vasúti pályákból álló, és kizárólagosan az e szervezet által áruszállításra használt saját célú vasúti pályahálózat,
- d) a kizárólag honvédelmi célra használt vasúti pályahálózat,
- e) az összekötő vasúti pálya, kivéve a vasúti pályahálózat működtető által üzemeltetett saját célú vasúti pályahálózathoz vezető összekötő vasúti pályát.

³¹ A VPE-nél a menetvonal- és szolgáltatás igények nyilvántartására szolgáló informatikai rendszer 2007. november 29-ig a MELINDA, ezt követően a KAPELLA rendszer volt.

³² Lásd az országos közforgalmú vasúti pálya kapacitásának elosztásáról szóló 67/2003. (X. 21.) GKM rendeletet, illetve a vasúti pályahálózathoz történő nyílt hozzáférés részletes szabályairól szóló 101/2007. (XII. 22.) GKM rendeletet, és a Vj-003/2008/325. sz. iratot.

35. A menetvonal kiutalás alapján a hozzáférésre jogosult és a pályahálózat-működtető vasúti társaság köteles egymással hálózat-hozzáférési szerződést (integrált vasúti társaság esetén: belső megállapodást) kötni. A vállalkozó vasúti társaság részéről a vasúti pálya használatára a kiutalt menetvonal és a hálózat-hozzáférési szerződés birtokában kerülhet sor.

III.2. Vasúti áru fuvarozásra irányadó szabályok

Nemzetközi vasúti áru fuvarozás esetén irányadó rendelkezések

36. Határon átmenő áru fuvarozási tevékenység – vagyis olyan fuvarozás, amelyben a küldemény átvételének és kiszolgáltatásának helye, vagy legalább azok egyike Magyarország területén kívül van, de az útvonal részben az ország területén halad – a vonatkozó nemzetközi szerződések rendelkezései szerint végezhető.
37. A vasúti áru fuvarozás nemzetközi szabályait az 1980-ban aláírt és 1985-ben hatályba lépett Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény (Convention relative aux Transports Ferroviaire, a továbbiakban: COTIF 1980) tartalmazza, amelynek „B” Függelékét alkotják a Nemzetközi Vasúti Áru fuvarozási Szerződésre vonatkozó Egységes Szabályok (Convention Internationale concernant le Transport des Merchandises par Chemins de Fer, a továbbiakban: CIM) rendelkezései.³³ A CIM alkalmazandó minden díjköteles vasúti áru fuvarozási szerződésre, ha az áru átvételének helye és az áru kiszolgáltatásának helye két külön – az egyezményben részes – tagállamban van, illetve olyan esetben is, ha az átvétel és kiszolgáltatás helye két különböző állam területén van, amelyek közül az egyik tagállam, és a szerződő felek megállapodnak a CIM alkalmazásában. A volt szovjet tagköztársaságokat leszámítva lényegében valamennyi európai ország a COTIF szabályait alkalmazza a nemzetközi vasúti áru fuvarozásban.
38. A COTIF 1980 szabályai arra épültek, hogy a fuvaroztató számára a nemzetközi viszonylatban feladott küldeményeknek a feladási helyről a rendeltetési helyre történő eljuttatása – a vasúti infrastruktúrák közötti átjárhatóság hiányától függetlenül, a pályahálózat tekintetében fennálló szolgáltatási monopóliumok között is – biztosított legyen. Ennek érdekében a COTIF 1980 fuvarozási kényszert vezetett be, amely alapján a vasúttársaságok kötelesek voltak minden fuvarozásra felajánlott árut fuvarozásra átvenni és a CIM szerint fuvarozni. A fuvarozási kényszer alapján a feladási állomáson illetékes vasúttársaság a fuvarozási útvonal további szakaszain illetékes vasúttársaságok nevében is kötelezettséget vállalt a fuvarozás lebonyolítására, mely vasutak az országhatáron (amely díjszabási metszéspontot jelentett) kötelesek voltak átvenni és továbbfuvarozni a küldeményt. Ehhez kapcsolódott a vasúttársaságok díjszabási kényszere, amely alapján a vasutak számára kötelező volt az egyes államokban hatályos és kellően kihirdetett, a fuvar- és mellékdíj számításának alapját képező díjszabás közzététele.

³³ Lásd a 1986. évi 2. törvényerejű rendeletet a Bernben az 1980. évi május hó 9. napján kelt Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény (COTIF) kihirdetéséről.

39. A COTIF 1980 rendelkezéseit lényegesen módosította az 1999-es Vilnusi Jegyzőkönyv (a továbbiakban: COTIF 1999), amely a ratifikációkat követően Magyarország vonatkozásában 2006. július 1-jén lépett hatályba.³⁴ A revízió azért vált szükségessé, hogy a nemzetközi vasúti szállítás egységes szabályai tükrözzék a kilencvenes évek európai uniós – a liberalizációs irányelvekben testet öltő – közlekedéspolitikai változásait. A módosított egyezményi szabályok nagyobb szerződéses szabadságot biztosítanak a vasúti fuvarozóknak, így megszűnt a korábbi fuvarozási és díjszabási kényszer érvényesítése is. Ebből adódóan a vasúttársaságok számára lehetővé vált a fuvarozás visszautasítása, mint ahogy az is, hogy a korábbtól eltérő együttműködési formákat alkalmazzanak, vagy akár önállóan továbbítsák a küldeményt határokon átmenő fuvarozási feladat esetén. A COTIF 1999 – a revíziót megelőzően hagyományosan alkalmazott egymást követő fuvarozás elve alapján történő (közös) fuvarozás mellett, amelyhez a fuvarozási kényszer megszűnésével a társaságok közötti előzetes megállapodás vált szükségessé – a liberalizált környezetben történő alkalmazható új fuvarozási konstrukciókra figyelemmel új fogalmak (pl. fuvarozás-teljesítési segéd) használatát is bevezette.
40. A nemzetközi vasúti áru fuvarozási szolgáltatásokra – a nemzetközi szerződések rendelkezésein túl – eltérő rendelkezés hiányában a vasúti áru fuvarozásra vonatkozó nemzeti előírások alkalmazandók.

Belföldi vasúti áru fuvarozás esetén irányadó rendelkezések

41. A belföldi vasúti áru fuvarozási szolgáltatásra, illetve a vasúti áru fuvarozásra kötött szerződésekre vonatkozó részletes szabályokat – az 1993. évi Vtv. és a 2005. évi Vtv., valamint a Polgári Törvénykönyv mellett – kormányrendeletek tartalmazzák.
42. A vasúti áru fuvarozási szerződésekről szóló 153/1996. (X. 15.) Korm. rendelet (a továbbiakban: 1996. évi Vász.) alapján, mely szabályok 1997. január 1-jétől – a vasúttársaságok üzletszabályzatára vonatkozó rendelkezések tekintetében – 2009. február 23-ig (a további rendelkezések tekintetében 2009. június 1-jéig) hatályban maradtak, a vasúttársaság üzletszabályzata tartalmazta a vasúti áru fuvarozási szerződések – a rendeletben nem szabályozott – részletes feltételeit (az ún. kiegészítő feltételeket), valamint a vasúttársaság szolgáltatásainak díját, a díj megállapításának módját és feltételeit meghatározó díjszabást. A vasúttársaság üzletszabályzatát és annak módosítását a közlekedési, hírközlési és vízügyi miniszter hagyta jóvá. A vasúttársaság az üzletszabályzatot a Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium hivatalos lapjában, valamint ügyfélszolgálati és áru felvételi szolgálati helyein volt köteles közzé-, illetve hozzáférhetővé tenni a fuvarozatók részére.
43. Az előbbi szabályok tekintetében a 2006. január 1-jével hatályba lépett 2005. évi Vtv. annyiban hozott változást, hogy a vasúttársaság áru fuvarozási üzletszabályzatát a vasúti igazgatási szerv (a Magyar Vasúti Hivatal (a továbbiakban: MVH), majd 2008. július 1-jét követően a Nemzeti Közlekedési Hatóság (a továbbiakban: NKH)) hagyta jóvá külön jogszabályban foglaltak szerint. A 2005. évi Vtv. arról is rendelkezett, hogy a jóváhagyás nem tagadható meg, amennyiben az áru fuvarozási üzletszabályzat a – vasúti áru fuvarozás részletes feltételeit tartalmazó – külön jogszabályban meghatározott feltételeknek megfelel. A vasúti áru fuvarozás részletes szabályait tartalmazó, az 1996.

³⁴ Lásd a 2006. évi LXXVII. törvényt a Bernben, 1980. május 9-én kelt, Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény (COTIF) módosításáról Vilniusban elfogadott, 1999. június 3-án kelt Jegyzőkönyv kihirdetéséről.

évi Vász.-t felváltó új kormányrendelet elfogadása elhúzódott, és a vasúti árufuvarozási szerződésekre vonatkozó részletes szabályokról szóló 32/2009. (II. 19.) Korm. rendelet (a továbbiakban: 2009. évi Vász.) csak 2009. folyamán lépett hatályba, mely időpontig az 1996. évi Vász. rendelkezései maradtak irányadóak az árufuvarozási üzletszabályzatok tekintetében.

44. A versenyfelügyeleti eljárásban rendelkezésre álló információk alapján a vasúttársaságok előtt is ismert volt ugyanakkor, hogy az elfogadás alatt álló új kormányrendelet már azt a rendelkezést tartalmazza, hogy a vasúttársaság nem köteles a – a vasúti igazgatási szerv jóváhagyása alá eső – üzletszabályzat részévé tenni a díjszabást.³⁵ A 2009. évi Vász. értelmében, ha a vasúti társaság üzletszabályzatának nem része a díjszabás, abban az esetben is köteles azt az ügyfelek részére az ügyfélszolgálati és árufelvételi helyein, valamint honlapján hozzáférhetővé tenni.
45. A belföldi közforgalmú vasúti árufuvarozás díja 1998. június 15-ig hatósági ármegállapítás alá esett: az árak megállapításáról szóló 1990. évi LXXXVII. törvény felhatalmazása alapján a szolgáltatás legmagasabb díját a közlekedési miniszter rendelettel állapította meg. Ezen időponttól a szolgáltatás nem tartozik hatósági árkörbe.³⁶

Vasúti árufuvarozás a liberalizált piaci környezetben

46. A vasúti infrastruktúrák átjárhatóságát lehetővé tevő szabályozási környezet életbe lépéséig a vasúttársaságok hagyományosan az egymást követő fuvarozás elve alapján bonyolították a küldemények továbbítását (közös fuvarozás). Ebben a konstrukcióban a feladási és a rendeltetési pont között a fuvarozási útvonallal érintett vasúttársaságok infrastruktúra határtól infrastruktúra határig (vagyis: mindegyik vasút a saját infrastruktúráján, az infrastruktúra határon a küldeményt átadva) teljesítette a szállítást. A fuvarozásban részt vevő minden fuvarozónak magának kellett rendelkeznie az igénybe vett pálya használatához szükséges feltételekkel.
47. Az infrastruktúrához való diszkriminációmentes hozzáférés elvén nyugvó piacsabályozás életbe lépésével a „hagyományos munkamegosztásként” létezett közös fuvarozás szabályozási környezetből fakadó szükségszerűsége megszűnt. A liberalizált piaci környezetben a vasúttársaságok számára lehetővé vált – a hozzáférés alapú szabályozás lehetőségein alapuló – új fuvarozási konstrukciók alkalmazása a fuvarozási szerződés teljesítése során:
- (i) „Alfuvarozó”, teljesítési segéd igénybevétele

A fuvarozatóval szerződő vasúttársaságnak lehetősége van arra, hogy a fuvarozás teljesítésére részben vagy egészben teljesítési segédként más vasúttársaságot is igénybe vegyen, oly módon, hogy a fuvarozató felé a

³⁵ Lásd például a Vj-003/2008/231., a Vj-003/2008/310. és a Vj-003/2008/278. (287. – az előbbi iratszám az üzleti titkot tartalmazó teljes iratváltozatot, utóbbi (zárójeles) iratszám az üzleti titkot nem tartalmazó iratváltozatot jelöli) sz. iratokat.

³⁶ Az árak megállapításáról szóló 1990. évi LXXXVII. törvény szóban forgó pontjának módosításáról rendelkező, az adótörvények, a számviteli törvény és egyes más törvények módosításáról szóló 1998. évi XXXIII. törvény 72. §-ához fűzött indokolás szerint a módosítás indoka az volt, hogy ekkorra már a hatósági ár hátrányt jelentett a vasúttársaságok számára az egyes közlekedési ágak közötti versenyben, a rugalmasabb árkialakítás lehetőséget teremt arra, hogy a vasúttársaságok jobban alkalmazkodjanak a fuvarozatók igényeihez, új szolgáltatásokat tudjanak kínálni.

fuvarozásért való felelősség a szerződő vasutat terheli a teljesítési segédként igénybe vett vasúttársaság tevékenységéért is.

(ii) Közreműködő igénybevétele

Amennyiben a fuvarozási feladat végrehajtását a teljes fuvarozási útvonalon a fuvaroztatóval szerződő vasúttársaság végzi, a fuvarozás teljesítése érdekében adott infrastruktúra szakaszokon, illetve pontokon igénybe vehet más vasúttársaságtól bizonyos (pl. vontatási) szolgáltatásokat (utóbbi vasúttársaság azonban maga fuvarozást nem végez).

(iii) Önálló fuvarozás

Ebben az esetben a fuvaroztatóval szerződő vasúttársaság a teljes fuvarozási útvonalon önállóan, saját eszközökkel és személyzettel bonyolítja le a fuvarozást, teljesítési segéd vagy közreműködő igénybevétele nélkül.

IV.

Vasúti árufuvarozási piac jellemzői

IV.1. Vasúti áruszállítás helyzete

48. Magyarországon a szállítási ágazatban – a vizsgált időszakban is – a szállítási módok közötti megoszlást tekintve a közúti áruszállítás töltötte be a legjelentősebb szerepet mind a szállított áruk tömege, mind az árutonna-kilométerben mért szállítási teljesítmény alapján, és térnyerése ebben az időszakban is erősödött az egyéb szállítási módok, különösen a vasút rovására. Az összes áruszállításból a közúti szállítás teljesítménye 60-70 %, a vasúté 15-20 % körül alakult.
49. A 2005-2008. évek folyamán vasúti forgalomban 50-55 millió tonna áru került elszállításra, 2009-re a vasúti szállítás volumene – az egyéb szállítási módok esetében is megfigyelhető visszaesésnél nagyobb mértékben – 40-45 millió tonnára csökkent, ami a nemzetközi szállítások visszaesésének tulajdonítható. A vasúti szállításban meghatározó súlyúak a nemzetközi relációban végzett szállítások, mivel a szállítási teljesítmények 80-85 %-a a külföldre irányuló, külföldről érkező, illetve tranzitszállítások során realizálódik. Ezen forgalmak több mint kétharmada az Európai Unió államaiba, illetve mintegy fele a szomszédos országokba irányul.
50. A Nemzeti Közlekedési Hatóság (a továbbiakban: NKH) piaci jelentései szerint a vasúti áruszállítási teljesítmények – a vizsgált időszak végén megfigyelhető – csökkenésének oka, hogy a vasúton gazdaságosan továbbítható áruajták viszonylagosan korlátozottak, és a vasúti szállítás jelentős megrendelőit adó ágazatok (pl. építőipar, jármű- és autógyártás, mezőgazdaság) a gazdasági válság által leginkább érintett ágazatok közé tartoznak. Hatásaiban ilyen oknak tekinthető a vasúti árufuvarozásban tapasztalható piaci verseny korlátozottsága is, amelynek következtében a vasúti fuvarozásban erősebben mutatkoztak a válság hatásai, mint más szállítási módok (különösen a közúti fuvarozás) esetében.³⁷

³⁷ Lásd a Központi Statisztikai Hivatal kiadványait: „A szállítási ágazat helyzete, 2005-2008” (2009. december) és „Jelentés a szállítási ágazat helyzetéről, 2009” (2010. december), elérhetők a www.ksh.hu oldalon (Vj-

IV.2. Vasúti áru fuvarozás sajátosságai

51. A versenyfelügyeleti eljárás során a vizsgálat 40 olyan hazai szállítványozó és fuvaroztató céghez intézett megkeresést a fuvarozási módok közötti választás szempontjaival kapcsolatban, amelyek jelentős mértékben vesznek igénybe vasúti fuvarozást,³⁸ a megkeresésre érdemben 38 cég válaszolt.³⁹ A megkeresettek válaszai alapján arra lehet következtetni, hogy a fuvarozási mód megválasztása nagymértékben függ a szállítási távolságtól és a szállítandó termék jellegétől.
52. Rövid (100 km alatti) szállítási távolságokon a közúti fuvarozás mutatkozik meghatározónak, közepes szállítási távolságokon a fuvarozási mód megválasztása inkább a fuvarozási reláció függvénye. A szállítási távolság növekedésével, illetve hosszú (2000 km feletti) szállítási távolság esetén a közút visszaszorulása figyelhető meg a termék jellegétől függetlenül. A fuvaroztatók válaszai arra utalnak, hogy a tömegárúk (nagy tömegű, ömlesztett, kis értékű áruk) szállítása vasúton valósítható meg, mivel nagy árutömeg közútra terelésének fizikai korlátja van, továbbá a közútra történő átváltás költsége is magas. A termék jellege szerint a közút igénybevétele szempontjából további korlátot jelenthet, hogy egyes áruféleségek vasúti fuvarozása hatóságilag preferált biztonsági okokból (tipikusan ilyenek a robbanóanyagok; gázok; gyúlékony, mérgező, fertőző, radioaktív és maró anyagok; a túlsúlyos áruk; illetve a katonai eszközök).⁴⁰
53. A vasúti fuvarozás lebonyolítása a fuvarozó vasút részéről az alábbi feladatok, műveletek ellátását igényelheti:
- a) a küldemények, a vasúti kocsik, illetve a vonat tervezésével, szervezésével, kezelésével és közlekedtetésével kapcsolatos – alapvetően vasútszakmai-logisztikai – műveletek, így például:⁴¹
 - vonattervezés,
 - menetvonal igénylés,
 - vontatás,
 - vonatösszeállítás,
 - tolatás,
 - vonatvizsgálat,
 - küldemény be- és kirakodása,
 - iparvágány kiszolgálás, valamint
 - b) a fuvaroztatóval való kapcsolattartást célzó kereskedelmi jellegű feladatok, így például:
 - küldemény és fuvarlevél átvétel,
 - fuvarozáshoz kapcsolódó értesítések megtétele,
 - fuvar- és mellékdíj elszámolás.

003/2008/236/5.). Lásd még az NKH piaci jelentéseit: „Elemzés a vasúti piac 2008. évről”, „Piaci jelentés 2009. év”, elérhetők a www.nkh.hu oldalon (Vj-003/2008/236/4.).

³⁸ Vj-003/2008/078-117. sz. iratok

³⁹ Vj-003/2008/119.-150., Vj-003/2008/152.-154., Vj-003/2008/157.-158. sz. iratok

⁴⁰ Vj-003/2008/119.-150., Vj-003/2008/152.-154., Vj-003/2008/157.-158. sz. iratok

⁴¹ Nem minden fuvarfeladat esetében szükséges valamennyi fuvarozási művelet elvégzése (attól függően például, hogy a fuvar zárt vonatként vagy kocsiforgalomban kerül lebonyolításra).

54. A fuvarozáshoz kapcsolódó kereskedelmi jellegű szolgáltatásokat az árufuvarozást végző vasutak jellemzően maguk végzik. A vasúti árufuvarozáshoz szükséges további, a vonat közlekedtetésével, technológiai, vasútszakmai műveletekkel kapcsolatos szolgáltatásokat az árufuvarozó vasút (a HÜSZ vagy külön megállapodás alapján):
- megrendelheti a pályavasúti társaságtól,
 - igénybe veheti más szolgáltatótól (például más vasúttársaságtól), vagy
 - saját eszközökkel, erőforrással maga is elvégezheti azokat (esetleg más vasúttársaságot is kiszolgálva) – a szolgáltatás ára, minősége, vasútbiztonsági szempontok, a szolgáltató rendelkezésére álló saját erőforrás stb. függvényében.
55. A vasúti árufuvarozási tevékenységek általános áttekintését, illetve azt, hogy adott tevékenység mely szolgáltató révén vehető igénybe, az alábbi táblázat szemlélteti:

Tevékenység megnevezése	Szolgáltató		
	Pályavasút	Árufuvarozó vasút	Más szolgáltató
<i>Vonattervezés</i> (menetrendi tervezés, menetvonal igénylés, üzemviteli irányítás, futásfelügyelet)	X	X	X
<i>Menetvonal biztosítás, közlekedtetés</i>	X	n.é.	n.é.
<i>Rendeléskezelés</i> (kocsi megrendelés és kiállítás, küldemény kezelése, fuvarlevél kezelése, határforgalmi szolgáltatás)		X	X
<i>Vonatkezelés</i> (vonatösszeállítás, vonatvizsgálat, vonatadatfelvétel, fékpróba, kocsivizsgálat)	X	X	X
<i>Vontatás</i>	-	X	X
<i>Állomáshasználat</i>	X	n.é.	n.é.
<i>Állomási kiszolgálás</i> (tolatás, rakodás, átrakás, áttengelyezés, mérlegelés)	X	X	X

56. Vasúti fuvarozás esetén a küldemények továbbítása irányvonatos vagy szórt forgalomban történik. A versenyfelügyeleti eljárás során megkérdezett fuvaroztatók (lásd az 51. pontot) tapasztalatai arra utalnak, hogy az irányvonatos és a szórt fuvarozási mód különböző fuvaroztatói igényekre specializálódik és emiatt eltérő áru, mennyiség és relációban jelent megoldást a fogyasztói igények kielégítésére.

Irányvonatos forgalom

57. Az irányvonat olyan teljes vonatot jelent, amely egyetlen kiindulási pontból tart egyetlen érkezési pontba.
58. Az áru abban az esetben kerül elfuvarozásra irányvonatos szolgáltatás keretében, ha a feladott árumennyiség egy egész vasúti szerelvény megtöltésére alkalmas, amely a kiinduló állomástól a célállomásig egy vonatként, változatlan vagonösszetétellel közlekedhet. Az irányvonatos (zárt) vasúti árufuvarozást jellemzően a nagy szállítási igényrel rendelkező vevők veszik igénybe. Az irányvonatos forgalmak előnye, hogy a

vonatok a vevői igények szerint közlekednek, és nagy mennyiségű áru nagy távolságra történő gyors továbbítását teszik lehetővé.

Szórt forgalom

59. Szórt fuvarozás esetén az egyes vonatokat a kiindulási régió rendező pályaudvarán állítják össze, majd továbbítják az érkezési régió rendező pályaudvarára, ahol küldeményekre bontják a vonatot az áruk végső célállomására való szállításhoz.
60. Az áru abban az esetben kerül elfuvarozásra szórt fuvarozás keretében, ha az egy-egy fuvaroztató által fuvarozásra kínált árumennyiség nem képes megtölteni egy hatékony üzemeltetést biztosító szerelvényt. Ekkor a különböző fuvaroztatók által – kocsinként vagy kocsi-csoportonként – feladott (egyedi futású) áruk egy vonatba kapcsolásával, és a lehető leghosszabb távolságon történő közös továbbításával biztosítható gazdaságosan a vasúti szállítás. A szórt vasúti áru fuvarozás során a vonatok a kiinduló állomástól a célállomásig többször is megállhatnak, több fuvaroztató árujával megrakott kocsik alkotják a szerelvényt, és a vagonösszetételük változhat attól függően, hogy a szállítandó áruk hol kapcsolódnak le, illetve fel a vonathoz. A szórt vasúti forgalmak kereskedelmi és vasútüzemi szervezése bonyolultabb az irányvonatos forgalomhoz képest, mivel minden egyes fuvaroztatótól külön-külön kell a küldeményeket begyűjteni, valamely azonos irányba haladó küldemények csoportjába besorolni, majd végül a célállomásra fuvarozni. Ez a fuvarozási mód a vonat összetételének változásai miatt több vasútüzemi (elsősorban rendező-pályaudvari) szolgáltatást igényel, amely nagyobb költséggel párosul és hosszabb fuvarozási időt jelent.
61. A szórt fuvarozás során a feladási állomásokról, amelyek lehetnek akár az egyes iparvágánnyal rendelkező ügyfelek telephelyei is, kisebb mennyiségekben kerülnek továbbításra a küldemények a legközelebbi rendező-pályaudvarig. A rendező-pályaudvaron az azonos irányokba tartó küldeményekből teljes vonatokat képeznek, illetve a hálózat nagyságától függően további rendező-pályaudvarok beiktatásával az igényeknek megfelelően újabb vonatok is szervezhetők. A hosszú távú forgalom végpontja a cél régióban található rendező-pályaudvar, ahol a vonatot szétbontva jut el a küldemény a célállomásra, akár a közúti fuvarozást is bekapcsolva. A különböző küldemények szállításának időleges összekapcsolása révén olyan árukat és mennyiségeket is gazdaságosan lehet fuvarozni, amelyek fuvarozása önállóan veszteséges lenne.⁴²

⁴² Vj-003/2008/044., Vj-003/2008/168., Vj-003/2008/177., Vj-003/2008/179., Vj-003/2008/186., Vj-003/2008/189. sz. iratok. A GySEV saját terminológiája némileg eltérően használja ezen fogalmakat. Eszerint a GySEV kétféle irányvonatot különböztet meg: a rakodással képzett irányvonatot, amely esetében a vonatba sorolt vasúti kocsikat egy feladási pontban rakják meg áruval, ami a rendeltetési helyig oszlatás nélkül közlekedik; valamint a gyűjtéssel képzett irányvonatot, amelyhez a vasúti gyűjtőpontban történik a kocsik összegyűjtése, rendezése és továbbítása, azonos útirányon, oszlatás nélkül, és amely forgalmat szórt vasúti forgalom, illetve fuvarozás előz meg vagy követ (Vj-003/2008/179. sz. irat). A GySEV képviselőjének meghallgatáson tett nyilatkozata szerint „[a]z eltérés abból adódik, hogy a GySEV soproni fordítókorong szereppel olyan tevékenységet végez, hogy összegyűjtik a szórt forgalmakat, és ebből irányvonatot képeznek. Ezért a munkájukhoz kapcsolódóan használják speciálisan ezt a kifejezést.” (Vj-003/2008/186. sz. irat).

62. A nemzetközi szórt forgalomban fuvarozott küldemények egy része a magyarországi fuvarszakasz tekintetében – amelyet a GySEV és a MÁV Cargo bonyolít – irányvonatként közlekedik. A GySEV forgalmának jelentős hányadát⁴³ teszik ki olyan küldemények, amelyek esetében a vonathoz tartozó kocsik összegyűjtését és meghatározott paraméterek szerinti rendezését a GySEV Sopronban végzi, amelyet követően a magyarországi fuvarszakaszon a vonat továbbítása előre meghatározott útirányon, további vasúti kocsik hozzákapcsolása, illetve leválasztása nélkül (vagyis: zárt, irányvonatos egységként) történik. A magyar fuvarszakaszon történő irányvonatos fuvarozást megelőzheti, illetve követheti szórt vasúti fuvarozás más fuvarszakaszokon.
63. A szórt forgalomba tartozó küldemények továbbítása – amely esetben a fuvaroztató a küldeményeket kocsinként, illetve néhány kocsiból álló kocsi csoportként adja fel, és a küldemények összegyűjtése és kiszolgálása is kocsinként, illetve kocsi csoportokként történik – vonatrendezési szolgáltatásokat is igényel. A szórt fuvarozással kapcsolatban helyben ellátandó szolgáltatások biztosítása érdekében az áru fuvarozó vasutak a feladási és a rendeltetési állomásokon, a különböző rendeltetési helyekre továbbított vasúti kocsik összeállítását, illetve rendezését végző rendezési állomásokon szolgáltatási pontokat (szolgálati helyeket) működtetnek. A szolgáltatási pontokon ügyféli kapcsolattartást, kiszolgálást, illetve vasútüzemi feladatokat végeznek. A szolgáltatási pontok hálózatát – országos, illetve területi jelleggel – üzemviteli irányítási szervezet és elegytovábbítási rendszer kapcsolja egybe, amely biztosítja a szórt forgalom szervezését és a tehervonatok mozgatásának, az ügyfelek kiszolgálásának összehangolását.
64. A GySEV és a MÁV Cargo (illetve a MÁV Cargo megalakulását megelőzően a MÁV) szolgáltatási hálózata a vasúttársaságok működésének kezdetétől – az elmúlt több mint száz évben – folyamatosan épült ki. A két áru fuvarozó vasút szolgáltatási hálózata, az ahhoz tartozó szolgáltatási pontok személy- és eszközállománya – történetileg – a GySEV, illetve a MÁV működési területéhez igazodóan jött létre. A liberalizációval, az egységes (integrált) vasút modelljének átalakításával a vasúti infrastruktúra a pályavasúti tevékenységet végző üzletágak kezelésébe került, míg az áru fuvarozási tevékenységhez kapcsolódó szolgáltatási pontok hálózata a GySEV és a MÁV áru fuvarozási üzletága, 2006-tól a MÁV területre eső szolgáltatási hálózat tekintetében az önálló társaságba szervezett MÁV Cargo üzemeltetésébe került.
65. A GySEV 2006. január 1-jén – a GySEV, mint pályavasút kezelésében lévő vasúti infrastruktúra kiterjedéséhez igazodóan – 16 településen rendelkezett szolgáltatási ponttal, amelyek száma 2006. december 10-ével, a 21-es számú vasútvonal üzemeltetésének átvételével további öt szolgáltatási ponttal⁴⁴ bővült. 2006. december 10-e után a vizsgált időszakban a GySEV által üzemeltetett szolgáltatási pontok száma változatlan maradt. A MÁV Cargo 2006. január 1-jén több mint 250 helyen működtetett létszámmal rendelkező szolgáltatási pontot, valamint szolgáltatási pontok működtek olyan további állomásokon is, ahol a MÁV Cargo kirendelt munkavállalóval ugyan nem rendelkezett, de az ügyfelek kiszolgálását képes volt biztosítani. A MÁV Cargo a szolgáltatási pontok számát évről-évre fokozatosan csökkentette – a vizsgált időszak végére a MÁV Cargo kevesebb, mint 140 helyen rendelkezett létszámmal rendelkező szolgáltatási ponttal.

⁴³ Lásd a Vj-003/2008/281. (298.) sz. iratot, illetve annak 1.5. sz. mellékletét. A szórt elegyből képzett irányvonatos forgalom pontos mértéke üzleti titkot képez.

⁴⁴ Ják-Balogunyom, Egyházasarádóc, Körmend, Csákánydoroszló, Szentgotthárd

66. A vizsgált időszakban a GySEV és a MÁV Cargo szolgáltatási hálózata hagyományos szolgáltatási területeikhez, azaz a GySEV és a MÁV kezelésében lévő vasúti infrastruktúra határaihoz igazodott. A GySEV esetében ismert ugyanakkor, hogy – a MÁV területére tartozó vasúti infrastruktúrapontokhoz kapcsolódóan – 2008-ban két helyen, majd 2009-ben további négy helyen üzemviteli képviselőket (üzemviteli-szolgáltatási pontokat) állított fel, amelyek elsősorban a GySEV által ezen útvonalakon továbbított irányvonatok közlekedtetését támogatják. Az üzemviteli képviselők hasonló célú és tartalmú, de szűkebb körű feladatokat látnak el, mint a szórt kocsik szervezésére, illetve rendezésére is szolgáló szolgáltatási pontok.⁴⁵

IV.3. Vasúti árufuvarozás szereplői

67. A vasúti piacnyitást megelőzően a magyar vasúti árufuvarozás két (integrált) szereplője a MÁV és a GySEV voltak, amelyek a tulajdonukban, illetve kezelésükben lévő infrastruktúrán kizárólagosan végezték a vasúti fuvarozásra feladott küldemények továbbítását. Amennyiben a fuvarozási útvonal a másik vasúttársaság infrastruktúrájához tartozó pályaszakaszt is érintett, a vasutak a fuvarozást – az egymásra épülő szállítások rendszerében – az infrastruktúra határpontokon történő átadással kellett, hogy végezzék (a két pályahálózat tekintetében fennálló monopólium következtében).
68. A vasúti piacnyitással a jogszabályi követelményeknek megfelelő más vasúti társaságok számára – illetve a másik vasúti társaság által működtetett infrastruktúra tekintetében a már piacon lévő szereplőknek – is lehetővé vált, hogy a nyílt hozzáférés alá eső országos pályahálózaton fuvarozóként megjelenjenek. 2004 folyamán négy új vasúttársaság, majd évente fokozatosan további vasúttársaságok szereztek országos működési engedélyt. 2009-re harmincöt vállalkozás rendelkezett vasúti árutovábbítási tevékenységre jogosító országos működési engedéllyel.
69. A piacra lépő új vasúttársaságok (magánvasutak) a vizsgált időszakra – együttesen – 4-6 % körüli részesedést értek el a vasúti árufuvarozásban, amely 2009-re 10 % körülire növekedett. A vasúti árufuvarozás piaca ezzel együtt erősen koncentrált maradt a vizsgált időszak végéig, a legnagyobb szereplő a MÁV Cargo volt, amely 75-85 % körüli részesedéssel bírt, a piac második legjelentősebb szereplője a 10-15 % körüli részesedéssel rendelkező GySEV volt.
70. A vizsgált időszakban a piacon jelen lévő jelentősebb magánvasúti szereplők közé sorolható a CER Közép-Európai Vasúti Árufuvarozási Zrt. (a továbbiakban: CER), az Eurocom Rail Cargo Zrt. (a továbbiakban: Eurocom), a Floyd Zrt. (a továbbiakban: Floyd), az MMV Magyar Magánvasút Zrt.-t (a továbbiakban: MMV) és a Train Hungary Magánvasút Kft.-t (a továbbiakban: Train Hungary). A piacra lépő magánvasutak alapvetően a szállításiigényes ágazatokba tartozó áruk (pl. szén, ásványolaj- és vegyipari termékek, vasútépítési anyagok, autópálya-építésekhez kapcsolódó kőszállítások, gabona) fuvarozásába kapcsolódtak be, irányvonalas rendszerben. A magánvasutak – nyilatkozataik szerint – a szórt fuvarozásban való megjelenést országos kereskedelmi hálózat kiépítése nélkül is, de jelenleg legfeljebb

⁴⁵ Vj-003/2008/264. (269.), Vj-003/2008/266. (267.), Vj-003/2008/270., Vj-003/2008/278. (287.), Vj-003/2008/281. (298.), Vj-003/2008/277. (289.), Vj-003/2008/278. (287.), Vj-003/2008/313., Vj-003/2008/326., Vj-003/2008/327. sz. iratokat

részlegesen, illetve olyan fuvarozatóval kapcsolatban tartják lehetségesnek, amely részére irányvonatos forgalmat is bonyolítanak. Ennek oka, hogy a szórt fuvarozás szervezése – az irányvonatos szállításnál nem jelentkező pl. tolatószolgálat igénybevétele okán – jelentős költségekkel jár, és a vonatképzés csak elegendő áru- és kocsis mennyiség esetén gazdaságos. Egyes fuvarozatók részéről ugyanakkor elvárásaként jelentkezik, hogy vasúti fuvarozó teljes szolgáltatási spektrumot nyújtson, vagyis ne csak irányvonatos szolgáltatást végezzen.

71. A magánvasutak elsősorban nemzetközi (export, import, tranzit) relációban fuvarozott küldemények magyarországi szakaszon való továbbításában vesznek részt, tisztán belföldi forgalomba tartozó küldemények szállítása csak egyes magánvasutak forgalmában jelenik meg (pl. Train Hungary). Előadásuk szerint a határon átmenő fuvarozásokat külföldi – magán és állami – partnervasutakkal együttműködésben valósítják meg (a külföldi vasúthálózat használatához szükséges engedély, illetve eszköz és személyzet hiányában), bilaterális megállapodások alapján. Magyarországon a magánvasutak mind a MÁV, mind a GySEV pályahálózatát igénybe vették már árutovábbításra, álláspontjuk szerint az országhatáron belül nincs olyan korlát, ami a fuvarozási célú pályahasználat akadályát jelentené. A vasúttársaságok közötti együttműködések tekintetében a magánvasutak nyilatkozata szerint közös értékesítésre (egymás nevében történő szerződéskötésre) irányuló megállapodással más magyarországi székhelyű vasúttársasággal nem rendelkeznek. Eseti „alvállalkozói”, illetve vontatási szolgáltatás igénybevételére irányuló megállapodások születtek a magánvasutak között, valamint a GySEV-vel is, illetve kocsivizsgálatra, határforgalmi szolgáltatásokra vonatkozó megállapodások születtek a magánvasutak között, valamint a GySEV-vel és a MÁV Cargo-val is.⁴⁶

V.

Jelen eljárással összefüggő egyéb eljárások

V.1. Vj-22/2005. számú versenyfelügyeleti eljárás

72. A GVH a Vj-22/2005. számú versenyfelügyeleti eljárásban a magyarországi vasúti szállítási piac 2004. május 1-jei megnyitását közvetlenül megelőző, illetőleg azt követő időszak tekintetében vizsgálta a MÁV magatartását, és – a Kúria által is megerősített – határozatával elmarasztalta a vállalkozást a magánvasutak piacra lépését, illetve piaci térnyerését korlátozó gazdasági erőfölénnyel való visszaélés miatt. A Versenytanács a Vj-22/2005/145. számú határozat, illetve az annak felülvizsgálata során hozott bírósági

⁴⁶ Vj-003/2008/035., Vj-003/2008/037., Vj-003/2008/039., Vj-003/2008/044., Vj-003/2008/064., Vj-003/2008/066., Vj-003/2008/070., Vj-003/2008/177., Vj-003/2008/184., Vj-003/2008/185., Vj-003/2008/186., Vj-003/2008/189., Vj-003/2008/196., Vj-003/2008/198., Vj-003/2008/201. sz. iratok. Lásd még a Rail Cargo Hungaria 2009-es éves jelentését (www.railcargo.hu) és a Nemzeti Közlekedési Hatóság piaci jelentéseit (www.nkh.hu), Vj-003/2008/236. sz. irat. A magánvasutak pályahasználatát illetően a Vj-22/2005. számú versenyfelügyeleti eljárás adatai alapján ismert, hogy a Floyd, illetve a MÁV-HAJDÚ Kft. már 2004-ben kötött pályahasználati szerződést a GySEV-vel, amely alapján 2004-ben közlekedtetés is történt (Vj-003/2008/355. sz. irat).

ítéletek⁴⁷ – jelen ügy tekintetében is releváns – megállapításai közül az alábbiakat emeli ki:

- a) A piacnyitás elvi alapja az a feltételezés, hogy a vasúti szolgáltatások, mint hálózatos iparág szolgáltatásai önálló elkülönült piacokat képeznek más, akár hasonló vagy azonos felhasználási célú szolgáltatásokhoz képest. Ha a piacnyitás érdekében kialakított szabályozás létrehoz egy hálózathoz (vasúti pályákhoz), mint nélkülözhetetlen eszközhöz való hozzáférés tekintetében egy infrastruktúra szolgáltatási (upstream) piacot, akkor azzal az elvi feltételezéssel kell élni, hogy ezen infrastruktúra használatához kötődő szállítási szolgáltatási (downstream) piacok is léteznek, amelyen a piaci szereplők számára az adott hálózathoz való hozzáférés nélkülözhetetlen. Így ha a közúti fuvarozási és a vasúti fuvarozási szolgáltatások piaca egy piacot alkotna, az azt jelentené, hogy a vasúti hálózathoz való hozzáférés nem nélkülözhetetlen eszköz ezen a piacon, ami a szabályozás értelmét kérdőjelezné meg. Továbbá, amennyiben a közút versenynyomása közvetlenül érvényesülne a vasúti szolgáltatások esetében, akkor már nem lenne tere további hatékonyságnövelésnek a vasúti verseny bevezetésével.
- b) A vizsgálat alá vont magatartások komolyan veszélyeztették a piaci liberalizációt, hátráltatták a piacnyitás folyamatát, mely versenyellenes magatartást nem menti, hogy a versenyfelügyeleti beavatkozásra okot adó helyzetek egy részének kialakulásához – az érintett időszakban fennállt – szabályozási és intézményi háttér tökéletlensége, illetve a szervezet belső rendezetlensége is hozzájárult (az a szankcionálással összefüggésben került értékelésre).

V.2. Európai Bizottság döntése az RCA / MAV Cargo ügyben (COMP/M. 5096 sz. ügy)

73. 2008. augusztus 25-én az osztrák RCA vasúttársaság a 139/2004/EK rendelet⁴⁸ szerinti kérelmet nyújtott be az Európai Bizottsághoz, hogy engedélyezze a MÁV Cargo feletti irányításszerzését. A kérelem szerint a bejelentett tranzakció révén az RCA-GySEV konzorcium megvásárolja a MÁV Cargo részvényeinek [90-100] %-a plusz egy részvényt oly módon, hogy az RCA a részvények [80-90] %-a plusz egy részvény megvásárlásával a MÁV Cargo egyedüli irányítójává válik, a GySEV pedig a részvények [5-10] %-ának megvásárlásával irányítást nem biztosító kisebbségi részesedést szerez a MÁV Cargo-ban (a továbbiakban: RCA / MÁV Cargo ügy). A GySEV ugyanakkor az RCA-val kötött konzorciumi megállapodása alapján jogosult lett volna részesedését [20-30]% plusz egy részvényre növelni, aminek következtében a felek közös irányítása alá kerülhetett volna a MÁV Cargo. A Bizottság végül 2008. november 25-én a felek kötelezettségvállalásai, valamint Ausztria és Magyarország nyilatkozatai alapján úgy döntött, hogy első fázisban feltételekkel engedélyezi a

⁴⁷ Lásd a Fővárosi Törvényszék 7.K.34.364/2006/16., a Fővárosi Ítéletábla 2.Kf.27.165/2008/14. és a Kúria Kfv.II.37.442/2009/12. számú ítéleteit.

⁴⁸ A Tanács 139/2004/EK Rendelete a vállalkozások közötti összefonódások ellenőrzéséről [HL L 24. sz., 2004.1.29.]

fűziót.⁴⁹ A kötelezettségvállalások alapján a tranzakció úgy módosult, hogy a GySEV ne rendelkezzen részesedéssel a MÁV Cargo-ban.

74. Az Európai Bizottság 2008. november 25-i döntése az alábbi főbb – jelen ügy tekintetében is releváns – megállapításokat tartalmazta:⁵⁰

a) Érintett piacok⁵¹

Az áru fuvarozás és a szállítmányozás elkülönült termékpiacot képező szolgáltatások, a szállítmányozás szempontjából a fuvarozás inputként szolgál. Az áru fuvarozáson belül az egyes fuvarozási módok eltérő sajátosságokkal rendelkeznek az ár- és költségszerkezet, időigény és földrajzi elérhetőség tekintetében, ami alapján a szárazföldi fuvarozás elkülönült piacot képezhet.

A szárazföldi áru fuvarozási módok közötti helyettesíthetőség tekintetében a piacelemzés során megkeresettek közül jelentős számú válaszadó utalt a közúti és a vasúti fuvarozási módok közötti bizonyos fokú helyettesíthetőségre, így arra, hogy a fuvaroztatók és a vasúttársaságok is figyelemmel vannak a közúti fuvarozók áaira, illetve számos vasúti fuvaroztató egyúttal közúti fuvarozást is igénybe vesz. A helyettesíthetőséggel kapcsolatban kialakított véleményeket ugyanakkor az is befolyásolhatta, hogy a jellemzően erőfölényes helyzetben lévő vasúttársaságok által alkalmazott árak mesterségesen magasak, ami a közút tényleges helyettesítő szerepének túlértékeléséhez vezethet. A vasúttársaságok úgy határozzák meg áraikat, hogy azok még éppen versenyképesek legyenek a közúti fuvarozók ajánlataival, különösen ha a vasúti fuvarozók között nincs erős verseny. Versenyző vasúti árak mellett viszont a közúti fuvarozás már nem feltétlenül jelentene alternatívát. A vasúti piacnyitással összefüggésben a vasúttársaságok közötti verseny intenzitásának növekedésével a vasúti szállítás árai csökkenhetnek, illetve versenyelőnye nőhet a közúttal szemben, amelyet az európai tapasztalatok, illetve a szóban forgó ügyre nézve a piacelemzés során beérkezett válaszok is igazolni látszanak.

A fuvarozási módok eltérő költségszerkezete (például a szállított áru fajtájával, a szállított mennyiséggel, illetve a szállítási távolsággal összefüggésben) és egyes sajátos vevői igények (pl. veszélyes áruk szállítása, a vevő telephelyén vasúti áruszállításhoz szükséges infrastrukturális beruházás) szintén a vasúti áru fuvarozási piac elkülönült piacként történő meghatározását valószínűsítik. Azzal együtt, hogy végső következtetés levonása nem volt szükséges, a piacelemzés azt mutatta, hogy a vasúti áru fuvarozás piaca tovább szegmentálható az irányvonatos fuvarozás és a szórt vasúti fuvarozás piacára.

Földrajzi tekintetben a vasúti áru fuvarozás piaca még mindig inkább nemzeti, bár a tendenciák a szélesebb – európai – piac irányába mutatnak. A földrajzi piac meghatározása során nem hagyható figyelmen kívül a vasúti áru fuvarozás liberalizációja, ugyanakkor az osztrák és a magyar vasúti áru fuvarozási piac tekintetében is még mindig jelentős piacra lépési akadályok azonosíthatók.

⁴⁹ A nyilvános döntés olvasható az Európai Bizottság honlapján, illetve elérhető az EUR-Lex-en (a dokumentum száma: 32008M5096).

⁵⁰ A nyilvános döntés kizárólag angol nyelven érhető el, illetve kizárólag az angol nyelvű változat hiteles. Az itt összegzett megállapítások a GVH fordítását tükrözik.

⁵¹ COMP/M.5096 RCA/MAV CARGO döntés 12.-15., 24.-47. pontok

Elkülönült piacot képezhet az Ausztria és Magyarország közötti határon átnyúló vasúti árufuvarozási szolgáltatások piaca, amelyen a GySEV önállóan, más vasúttársasággal való együttműködés nélkül, az RCA és a MÁV pedig egymással vagy a GySEV-vel együttműködésben bonyolítja a határon átnyúló fuvarokat.

b) Lehetséges verseny⁵²

Számos körülmény utal arra, hogy az összefonódás hiányában az RCA nagy valószínűséggel belépne a magyar irányvonatos fuvarozás piacára, és nem zárható ki az sem, hogy lehetséges versenytársként lépne fel a szórt fuvarozásban. Az RCA pénzügyi háttere, földrajzi elhelyezkedése, a régióban tett piacra lépési törekvései mellett ezt támasztja alá az is, hogy az RCA a piacra lépéshez szükséges tényezőknek (engedélyek, biztonsági tanúsítvány, szállítmányozói jelenléte révén fuvaroztatói kapcsolatok) döntően, ha nem egészében, már a birtokában van.

A magyar-osztrák határon átnyúló szállításokat az inkumbensek az egymásra épülő fuvarozás elve alapján bonyolítják, egymással vagy a GySEV-vel együttműködésben. Ezen együttműködések a liberalizációt megelőző időszakban alakultak ki, ugyanakkor a nemzetközi vasúti fuvarozásban a verseny erősödésével várhatóan az egymást követő fuvarozás kisebb szerepet tölt majd be.

c) GySEV szerepe⁵³

A GySEV szervezeti és szerződéses úton kapcsolódik az RCA-hoz és a MÁV Cargo-hoz. A szervezeti kapcsolatok tekintetében a GySEV a Magyar és az Osztrák Állam közös irányítása alatt állt, amelyek közül előbbi a MÁV Cargo, utóbbi az RCA irányítója. A szerződéses kapcsolatok tekintetében a GySEV-nek mindkét féllel együttműködési megállapodása áll fenn, és saját infrastruktúrájának határain kívül lényegében nem versenyez az inkumbens vasutakkal. Összesen két olyan eset volt ismert, amikor a GySEV maga használta a MÁV pályahálózatát fuvarozásra, ami ugyanakkor megerősíti azt a tényt, hogy a GySEV képes lenne versenyezni a magyar árufuvarozási piacon. A szervezeti és szerződéses kapcsolatok miatt a GySEV kevésbé volt érdekelt abban, hogy versenyt támasszon az inkumbenseknek, és az – eredetileg tervezett módon megvalósuló – összefonódást követően ösztönzöttsége teljességgel megszűnhetett volna.

75. A tervezett összefonódással kapcsolatban tett kötelezettségvállalások – amelyek hiányában az összefonódás engedélyezhetőségével kapcsolatban komoly aggályok merültek fel – arra irányultak, hogy erősítsék a GySEV, mint potenciális versenynyomást jelentő szereplő helyzetét az összefonódást követő időszakban. A vállalások a GySEV és az összefonódással létrejövő vállalkozás közötti szervezeti és szerződéses kapcsolatokat érintették.⁵⁴

⁵² COMP/M.5096 RCA/MAV CARGO döntés 59.-91. pontok

⁵³ COMP/M.5096 RCA/MAV CARGO döntés 4., 74., 86., 92.-97. pontok

⁵⁴ COMP/M.5096 RCA/MAV CARGO döntés 109.-112. pontok

76. A szerződéses kapcsolatok tekintetében a Magyar és az Osztrák Állam nyilatkozatában kijelentette, illetve az RCA vállalta, hogy az RCA/MÁV Cargo és a GySEV közötti együttműködési megállapodásokat felülvizsgálják, és szükség szerint módosítják. Az eljárás során az Európai Bizottság *prima facie* áttekintette a fennálló együttműködési megállapodásokat, hogy azok tartalmazzanak-e olyan elemeket, amelyek (a) túlmutatnak a zavartalan vasúti árufuvarozás lebonyolításához indokoltan szükséges rendelkezéseken; és (b) kedvezőbb feltételekkel bírnak, mint az RCA által más vasúttársaságokkal a rendes üzletmenet körében kötött hasonló megállapodások. A felülvizsgálat alapján az Európai Bizottság szerint bizonyos közös adminisztratív szolgáltatásokra (például közös számlázás, leszámolás) vonatkozó megállapodási elemek versenyjogi szempontból aggályosak lehetnek. A GySEV úgy nyilatkozott, hogy az RCA vagy a MÁV Cargo részvétele nélküli fuvarozásokhoz kapcsolódó számlázást és a leszámolást önmaga is biztosítani tudja, mivel ebben a tekintetben nem függenek az RCA-tól és a MÁV Cargo-tól. Ezért a vállalásokba a GySEV árufuvarozási szolgáltatásaihoz nyújtott számlázási és adminisztratív szolgáltatásokra vonatkozó kötelezettséget is belefoglaltak. A *prima facie* felülvizsgálat további aggályt nem azonosított, ugyanakkor a bizottsági határozat felhívta a figyelmet arra, hogy a feleknek – a kötelezettségvállalásban és a nyilatkozatokban foglaltaknak megfelelően – továbbra is alapos vizsgálatnak kell alávetniük az együttműködési megállapodásokat, hogy azonosítsanak minden olyan elemet, amely túlterjeszkedik a zavartalan határokon átnyúló vasúti fuvarozáshoz szükséges rendelkezéseken, vagy a hasonló megállapodásoknál kedvezőbb feltételeket tartalmaz.⁵⁵
77. A szervezeti kapcsolatok tekintetében – többek között – a Magyar és az Osztrák Állam nyilatkozatában kijelentette, illetve az RCA vállalta, hogy a GySEV mégsem szerez részesedést a MÁV Cargo-ban, az RCA megvált a GySEV-ben birtokolt kisebbségi részesedésétől, valamint az Osztrák Állam megszünteti a GySEV árufuvarozási tevékenysége feletti befolyását oly módon, hogy csak a magyar jogszabályok szerint a kisebbségi részvényeseket megillető jogokat gyakorolja, és a GySEV árufuvarozási tevékenységének külön jogi személybe történő kiszervezésével az új társaságba nem delegál vezető tisztségviselőt, illetve a kiszervezés megtörténteig az árufuvarozási tevékenységre nem gyakorol befolyást. Az Európai Bizottság következetes gyakorlata szerint, míg általában két vállalkozás között a kisebbségi részesedés fennállása is csökkentheti a versenytársi ösztönöztséget egymás irányában, olyan esetben, ha a vállalkozások között a tulajdonosi kapcsolatot egy állam jelenti, ezt a kapcsolatot jóval gyengébbnek kell értékelni, és még abban az esetben is, ha a vállalkozások ugyanazon állam irányítása alatt állnak, csak különleges körülmények fennállása esetén tekinthetők egy vállalkozáscsoporthoz (gazdasági egységhez) tartozóknak.⁵⁶
78. Az engedélyező határozatban foglalt kötelezettségvállalások teljesítését végrehajtást felügyelő ügygondnok (monitoring trustee) ellenőrizte, amely erről meghatározott időközönként jelentést küldött az Európai Bizottság számára. Az RCA-nak a megállapodások felülvizsgálatára – és szükség szerinti módosítására – vonatkozó kötelezettségvállalását a tranzakció zárását követő hat hónapon belül kellett teljesítenie. A végrehajtást felügyelő ügygondnok a kötelezettségvállalás teljesítése szempontjából megvizsgálta a MÁV Cargo és a GySEV által megkötött módosító megállapodást, az

⁵⁵ COMP/M.5096 RCA/MAV CARGO döntés 117.-122. pontok, valamint a döntés mellékletének D) szakasza

⁵⁶ COMP/M.5096 RCA/MAV CARGO döntés 101.-109., 124. pontok

erről szóló jelentését 2009. május 28-án eljuttatta a Bizottságnak. A végrehajtást felügyelő ügygondnok 2009. június 15-i jelentése szerint a megállapodással kapcsolatban nincs további tennivaló.⁵⁷

VI. Vizsgált magatartás

VI.1. GySEV és MÁV Cargo közötti együttműködés szabályozására létrejött keretszerződés és az azzal összefüggésben tanúsított magatartás

Keretszerződés

79. A GySEV és az – akkor megalakult – MÁV Cargo között 2006. január 1-jei hatállyal keretszerződés jött létre a két vasúttársaság közti együttműködés szabályozására (a továbbiakban: Keretszerződés).⁵⁸
80. A Keretszerződés preambuluma szerint a felek célja – többek között – a piaci részesedés megőrzése, illetve lehetőség szerinti növelése, a regionális piaci jelenlét stabilizálása, stratégiai szövetségi partnerkapcsolatok kialakítása, illetve a meglévők erősítése. Szintén a preambulum szerint, mindkét fél szándéka, hogy biztosítsa a zökkenőmentes átmenetet, a már kialakult és eredményes együttműködés feltételeit.
81. A Keretszerződés a felek által egymás számára, illetve harmadik fél javára közösen nyújtott szolgáltatásokkal kapcsolatos – műszaki, üzemviteli, pénzügyi elszámolási, vasúttársaságok közötti átadás/átvételi, felelősségi, jogi és egyéb – kérdéseket szabályozza (2. pont).
82. A harmadik fél javára közösen nyújtott szolgáltatások (vagyis: a közös fuvarozások) érdekében a felek kölcsönösen felhatalmazzák egymást arra, hogy az ügyfelekkel a fuvarozás lebonyolítására mindkét fél nevében szerződjenek (3.1 pont). A közös értékesítés során a felek egymást kölcsönösen ajánlattételi és ármegállapodási szinten egységesen képviselik, ajánlattétel esetén kölcsönösen azonos elvek szerint járnak el (1. sz. melléklet 8. pont).
83. A felek megküldik egymásnak a fuvaroztató cégekkel, vasutakkal kötött olyan megállapodásokat, amelyek a társvasutat is érintik (1. sz. melléklet 6.2. pontja).
84. A közösen végzett áru fuvarozási szolgáltatásokért realizált bevételeket a felek „teljesítményük” – azaz lényegében a vonalrészükre jutó kilométer-távolság – arányában osztják meg:
 - a) A fuvarozási viszonylatra érvényes díjszabás alapján az esetleges kedvezmény figyelembevételével meghatározott fuvardíjat a szerződő vasutak küldeményenként, kilométer-távolság arányában osztják meg (1. sz. melléklet preambulum, 1. pont).

⁵⁷ Vj-003/2008/165., Vj-003/2008/168. sz. iratok

⁵⁸ Vj-003/2008/037/B/8., Vj-003/2008/044/B/8/II. sz. iratok. A Keretszerződés rendelkezése szerint ezzel egyidejűleg hatályát veszti a 2001. november 30-án kötött GySEV-MÁV keretszerződés MÁV Áru fuvarozási Üzletágat érintő része.

- b) A GySEV vonalrészekre jutó kilométer-távolság megállapításánál a MÁV Cargo Árudíj szabási Kilométermutatója⁵⁹ szerint meghatározott távolságot kell alapul venni. A GySEV fuvardíjrészlet megállapításához a MÁV vonal által megszakított GySEV vonalrészek kilométer-távolságát össze kell adni (1. sz. melléklet 2.1., 3.1. pont).
- c) A GySEV vonalakat a Keretszerződés kifejezetten nevesíti (1. sz. melléklet 2.1 és 3. pont), a GySEV ezen vonalak vonatkozásában jogosult belföldi és nemzetközi áru fuvarozási teljesítményekből eredő bevételekre:
- Sopron-Győr
 - Fertőszentmiklós-Pamhagen
 - Sopron-Szombathely
 - Sopron-Ágfalva határ (nemzetközi viszonylatban)
- d) A közös fuvardíjból a MÁV Cargo vagy a GySEV által a fuvarozatóknak nyújtott kedvezmények összegét a vasutak bevételeik arányában viselik. A fuvardíj kedvezményekről a vasutak értesítik egymást. A fizetett fuvardíj után biztosított további kedvezmény összegét a vasutak adott fuvarozásra vonatkozó bevételeik megosztásának arányában viselik (1. sz. melléklet 2.1.7., 3.1.6. pont).
- e) A közös fuvardíj felosztás speciális esetei közé tartozik, hogy a Győr, illetve Szombathely rendeltetésű / feladású küldemények esetében, csak GySEV vonalat érintő fuvar esetén a GySEV 4 kilométerre eső fuvardíjbevételeit elismer a MÁV Cargo részére, illetve, hogy nemzetközi fuvarok tekintetében a Záhony határ–Sopron határ, illetve Sopron határ–Záhony határ viszonylatban a fuvardíj elosztásánál a GySEV vonalrészére eső távolság 53 kilométer (1. sz. melléklet 2.1.6., 3.1.4. pont).
- f) Közös és új irányvonatok esetén nem történik megkülönböztetés a határmenetek között (Hegyeshalom, Sopron), azonos árak kerülnek meghatározásra. Egyedi futású küldemények esetén a különböző határmenetek között, az azonos kedvezmények elvét érvényesítik (1. sz. melléklet 8. pont).
85. A Keretszerződés alapján a felek egymás részére vontatási szolgáltatást is nyújtanak (3.8. pont). A MÁV Cargo nyilatkozata szerint ez a pont a gyakorlatban nem került alkalmazásra, mivel a MÁV Cargo-nak nem épült ki saját vontatási kapacitása.⁶⁰

Keretszerződés a gyakorlatban: az „egymásra épülő szállítások” rendszere

86. A Keretszerződés alapján a GySEV és a MÁV Cargo az egymásra épülő / egymást követő fuvarozások rendszerében („pályáról pályára modell”) továbbítja a közös ügyfelek küldeményeit.
87. A Keretszerződés alapján folytatott gyakorlatuk szerint a GySEV és a MÁV Cargo „saját” infrastruktúráján (valójában a MÁV Cargo-nak nincsen saját pályahálózata, „saját” infrastruktúráján a MÁV infrastruktúráját érti)⁶¹ továbbítja a megrendelő által

⁵⁹ Lásd például a Vj-003/2008/050/12. sz. iratot.

⁶⁰ Vj-003/2008/075. sz. irat

⁶¹ A GySEV a „MÁV Cargo saját infrastruktúrája” szóhasználatban utóbb azt a magyarázatot adta, hogy „[c]sak a napi szóhasználatban alakult ez így ki, mindenki számára világos, hogy az nem a MÁV Cargo

feladott árut, majd a „saját” infrastruktúrájuk határára érve a felek átadják egymásnak az árut és a vonatokat.⁶²

88. A GySEV által bemutatott példa szerint közös fuvarozás esetén a GySEV-hez beérkezett megrendelés tekintetében a határtechnológiához kapcsolódó szolgáltatásokat (pl. vámkezelés, reexpedíció), továbbá a megrendelő igényeinek megfelelő logisztikai szolgáltatásokat (pl. raktározás, közúti fuvarszervezés), valamint rendezésből képzett irányvonatok esetében a vonatképzési, illetve vonatosztatási szolgáltatást a GySEV nyújtja a megrendelő részére. A MÁV Cargo tevékenysége az áru „saját” infrastruktúráján történő továbbításán túl a fuvardíj leszámlásra terjed ki.⁶³
89. A közös fuvarozásoknál a MÁV / GySEV infrastruktúra határpontján – az esetek többségében Győrnél – „elvi átadás-átvétel” történik, a „trakció végigmegy”. A vonat átadása nem feltétlenül vonja maga után a trakció átadását (azaz a vontatójárművek, mozdonyok cseréjét). A vonat átadásakor a csatlakozó állomáson fuvarlevél átadás történik, a vasúti teherkocsik átadását-átvételét a vasúttársaságok a Keretszerződés szerint „bizalmi alapon” végzik, ami alapján az átvevő vasúttársaság azonnal megkezdi a csatlakozó állomásra érkező vonat átvételét, míg a teherkocsik átmenőképeségének vizsgálata valamely későbbi állomáson (a rendeltetési állomáson, illetve ahol a vonattal elegyképzés történik, de legkésőbb a kilépő határállomáson) is történhet.⁶⁴
90. A Keretszerződésben adott kölcsönös felhatalmazás alapján a vasúttársaságok – jellemzően a MÁV Cargo – éves vagy akár hosszabb időtartamra szóló szolgáltatási szerződést kötnek az ügyfelekkel, amelyben a GySEV részes vasúttársaságként szerepel. A fuvarozatókkal kötött szolgáltatási szerződések elsősorban a kedvezmények nyújtásáról szólnak, egyéb esetben általában nem kötnek szerződést a megrendelőkkel.⁶⁵ A versenyfelügyeleti eljárás során megkeresett azon fuvarozatók, amelyek MÁV Cargo-val kötött fuvarozási szerződésében a GySEV is részt vett, a GySEV szerepeltetésének indokaként döntően azt jelölték meg, hogy a fuvarok egy része a GySEV vonalait is érintette (pl. Sopron vagy Szentgotthárd határátmeneten keresztül bonyolódó nyugat-európai forgalom esetén, illetve ha a rendeltetési vagy a feladási állomás GySEV infrastruktúrára esett).⁶⁶ Egyes fuvarozatók szerint a GySEV – szerződésben való – részvételének indoka a MÁV Cargo és a GySEV közötti tarifaközösség, ami alapján a MÁV Cargo-val kapcsolatban érvényes szerződéses feltételek a GySEV-re is irányadók, illetve a közös díjszabás, a fuvardíjkezeskedvények alkalmazása.⁶⁷

infrastruktúrája. Ez a fogalomhasználat történeti előzményekből fakad, valóban nem jogszerű ill. szakszerű megfogalmazás.” (Vj-003/2008/186. sz. irat)

⁶² Vj-003/2008/072. sz. irat, illetve annak B/17. sz. melléklete, Vj-003/2008/075. sz. irat, illetve annak 2. sz. melléklete

⁶³ Vj-003/2008/072. sz. irat

⁶⁴ Vj-003/2008/186., Vj-003/2008/189. sz. iratok

⁶⁵ Vj-003/2008/044., Vj-003/2008/075., Vj-003/2008/075/1/B. sz. iratok

⁶⁶ Lásd például a Vj-003/2008/119., Vj-003/2008/121., Vj-003/2008/123., Vj-003/2008/126., Vj-003/2008/127., Vj-003/2008/132., Vj-003/2008/141., Vj-003/2008/144., Vj-003/2008/146., Vj-003/2008/154. sz. iratokat.

⁶⁷ Lásd a Vj-003/2008/126., Vj-003/2008/136., Vj-003/2008/137. sz. iratokat.

91. A GySEV és a MÁV Cargo adatszolgáltatásai alapján a 2006-2009-es időszakban árufuvarozási teljesítményeik megoszlása közös, illetve önálló fuvarozás esetén az alábbiak szerint alakul:

Volumen (árutonna-km) 2006-2009	<i>GySEV közös fuvarozás keretében (MÁV Cargo-val együttműködésben)</i>	<i>GySEV önálló fuvarozás keretében</i>	<i>MÁV Cargo közös fuvarozás keretében (GySEV-vel együttműködésben)</i>	<i>MÁV Cargo önálló fuvarozás keretében</i>
<i>Írányvonatos forgalom</i>	[50-60]%	[0-10] %	[0-10] %	[30-40] %
<i>Szórt forgalom</i>	[30-40] %	0 %	[10-20] %	[40-50] %
<i>Összesen</i>	[90-100] %	[0-10] %	[10-20] %	[80-90] %
	100 %		100 %	

Fuvardíj-bevétel (Ft) 2006-2009	<i>GySEV közös fuvarozás keretében (MÁV Cargo-val együttműködésben)</i>	<i>GySEV önálló fuvarozás keretében</i>	<i>MÁV Cargo közös fuvarozás keretében (GySEV-vel együttműködésben)</i>	<i>MÁV Cargo önálló fuvarozás keretében</i>
<i>Írányvonatos forgalom</i>	[30-40] %	[0-10] %	[0-10] %	[30-40] %
<i>Szórt forgalom</i>	[50-60] %	0 %	[10-20] %	[50-60] %
<i>Összesen</i>	[90-100] %	[0-10] %	[10-20] %	[80-90] %
	100 %		100 %	

92. A MÁV Cargo nyilatkozata szerint részéről a GySEV infrastruktúrájának igénybevételével történő fuvarozás Sopron határátmeneten keresztül történő szállítás esetén merülhet fel, ami az ügyfél által meghatározott fuvarozási útvonal, illetve az általa igényelt szolgáltatások függvénye. Ilyen helyzetben a MÁV Cargo minden esetben a GySEV-vel együttműködésben végzi a fuvarozást, ugyanis a GySEV-vel való együttműködés (a GySEV által nyújtott árufuvarozási kiegészítő, illetve logisztikai szolgáltatások) hiányában a MÁV Cargo nem érdekelt a GySEV pályahálózat – illetve Sopron határátmenet – használatában, tekintettel arra, hogy a fuvar Hegyeshalom határátmeneten keresztül is lehet vinni, amelyhez kapcsolódóan a fuvardíjbevétel egészében a MÁV Cargo-é. Ennek következménye, hogy a MÁV Cargo önállóan nem végez árufuvarozási tevékenységet a GySEV vonalakon.⁶⁸
93. A GySEV nyilatkozata szerint elsősorban rakodásból képzett vagy tranzit irányvonatoknál, illetve a GySEV infrastruktúráján közlekedő küldemények esetében tud önálló üzemviteli megoldást kínálni az ügyfeleknek. Technikailag képes lenne egyedi futású küldemények továbbítására is, azonban ahhoz nagy volumen szükséges, amelyet csak a szolgáltatási pontok országos hálózatával rendelkező vasúttársaság tud biztosítani. Ily módon – előadása szerint – egyedi futású küldemények fuvarozása a GySEV számára önállóan nem lenne gazdaságos. Egyéb okból, a MÁV Cargo leszámolási rendszerének igénybevétele miatt kerül „bevonásra” a MÁV Cargo a

⁶⁸ Vj-003/2008/189., Vj-003/2008/264. sz. (269.) iratok

fuvarozásba nemzetközi forgalomban, ilyen esetben 4 kilométerre eső fuvardíjat a MÁV Cargo javára számolnak el, leszámolási díjként.⁶⁹

94. A GySEV esetében ismert az is, hogy az – egyebekben a múltra és a jövőre nézve is lehetséges szövetségesnek tekintett – MÁV Cargo privatizációjával kapcsolatos pályázatának sikertelensége esetére vizsgálta a magyar vasúti áruszállítás piacát érintő piacszerzés, piacépítés reális lehetőségeit (a MÁV Cargo ellenében).⁷⁰
95. Ugyanakkor a GySEV 2009-es éves jelentésében a MÁV Cargo-val való együttműködéshez képest a társaság önálló piaci szerepvállalása még mindig inkább csak tervként jelenik meg.⁷¹

“A GYSEV áru fuvarozási tevékenységét újra kell pozícionálnunk 2010-ben. Idáig a Rail Cargo Austria (RCA) és a MÁV Cargóról Rail Cargo Hungaria-ra (RCH) átkeresztelt vasúttársaságokkal kooperáltunk. Ezt a jövőben is szeretnénk folytatni. Más részről azonban a GYSEV-nek – mint a legnagyobb magyar és osztrák magánvasútnak – lépésenként ugyan, de kifelé is támadnia kell, meg kell jelennie a piacon!”

Infrastruktúra határok „tiszteletben tartása”

96. Sem a MÁV Cargo, sem a GySEV esetében – amelyet nyilatkozataik is megerősítenek – nem lenne jogi vagy technikai akadálya annak, hogy akár a MÁV, akár a GySEV üzemeltetésében lévő pályahálózatot önállóan is igénybe vegyék áru fuvarozásra. A MÁV Cargo előadása szerint minden előfeltétellel rendelkezik ahhoz, hogy menetvonalat igényeljen a GySEV pályahálózatára és azt használja. A GySEV szintén rendelkezik valamennyi szükséges engedéllyel ahhoz, hogy az egész országban, sőt – mivel a teljes osztrák pálya használatára szóló engedélyeknek is a birtokában van – akár az osztrák-német határtól a magyar-román határig fuvarozzon.⁷² A tulajdonos Osztrák Állam képviselőjének és a GySEV felügyelőbizottsága alelnökének 2004 szeptemberében a vonal tervezett átvétele kapcsán ismertetett álláspontja szerint *„ahhoz, hogy egy vonalon árut szállítsunk, nem feltétlenül szükséges, hogy a pályavasút is a tulajdonunk legyen”*.⁷³
97. Az eljárás alá vontak adatszolgáltatásai alapján a vizsgált időszakra vonatkozóan ismertek a GySEV és a MÁV Cargo által irányvonatos, illetve szórt forgalomban a GySEV, a MÁV, illetve mindkét pályahálózat érintésével közösen, illetve önállóan végzett áru fuvarozási tevékenységre vonatkozó adatok,⁷⁴ ami alapján megállapítható, hogy az eljárás alá vontak a gyakorlatban milyen arányban végeztek közös fuvarozást (a Keretszerződés alkalmazásával), illetve önálló fuvarozási tevékenységet.

⁶⁹ Vj-003/2008/072., Vj-003/2008/186., Vj-003/2008/200. sz. iratok

⁷⁰ Vj-003/2008/208. sz. irat. Az irat pontos tartalma üzleti titkot képez.

⁷¹ Vj-003/2008/236/1. sz. irat

⁷² Vj-003/2008/186., Vj-003/2008/189. sz. iratok

⁷³ Vj-003/2008/335. sz. irat

⁷⁴ Vj-003/2008/281/5., Vj-003/2008/278/5. sz. iratok

98. Az infrastruktúra határon átmenő – vagyis a GySEV és a MÁV pályahálózatán egyaránt közlekedő – fuvarok esetében az együttműködésben végzett fuvarozás aránya a rendelkezésre álló áru fuvarozási teljesítmény adatok alapján az alábbiak szerint alakult:⁷⁵

		Infrastruktúrahátáron átmenő közös fuvarok aránya az infrastruktúrahátáron átmenő összes fuvarhoz képest	2006	2007	2008	2009	2006-2009
GYSEV és MÁV Cargo együtt	Valamennyi fuvar	<i>Volumen (árutonna-km)</i>	100,0%	[90-100]%	[90-100]%	[90-100]%	98,8%
		<i>Fuvardíjbevétele (Ft)</i>	100,0%	[90-100]%	[90-100]%	[90-100]%	99,0%
	Irányvonalas fuvarok	<i>Volumen (árutonna-km)</i>	100,0%	[90-100]%	[90-100]%	[85-95]%	95,9%
		<i>Fuvardíjbevétele (Ft)</i>	100,0%	[90-100]%	[90-100]%	[85-95]%	96,1%
	Szórt fuvarok	<i>Volumen (árutonna-km)</i>	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
		<i>Fuvardíjbevétele (Ft)</i>	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
GYSEV	Valamennyi fuvar	<i>Volumen (árutonna-km)</i>	100,0%	[90-100]%	[90-100]%	[80-90]%	94,8%
		<i>Fuvardíjbevétele (Ft)</i>	100,0%	[90-100]%	[90-100]%	[90-100]%	96,3%
	Irányvonalas fuvarok	<i>Volumen (árutonna-km)</i>	100,0%	[90-100]%	[90-100]%	[70-80]%	91,8%
		<i>Fuvardíjbevétele (Ft)</i>	100,0%	[90-100]%	[90-100]%	[75-85]%	91,7%
	Szórt fuvarok	<i>Volumen (árutonna-km)</i>	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
		<i>Fuvardíjbevétele (Ft)</i>	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
MÁV Cargo	Valamennyi fuvar	<i>Volumen (árutonna-km)</i>	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
		<i>Fuvardíjbevétele (Ft)</i>	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
	Irányvonalas fuvarok	<i>Volumen (árutonna-km)</i>	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
		<i>Fuvardíjbevétele (Ft)</i>	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
	Szórt fuvarok	<i>Volumen (árutonna-km)</i>	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
		<i>Fuvardíjbevétele (Ft)</i>	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

99. Az infrastruktúra határon átmenő, szórt forgalomba tartozó fuvarok tekintetében a vizsgált időszak egészére nézve elmondható, hogy a GySEV és a MÁV Cargo ezek mindegyikét közösen bonyolította. Az infrastruktúra határon átmenő irányvonalas fuvarok tekintetében pedig megállapítható, hogy azok döntő többségét a felek mindvégig közös fuvarozás keretében – azaz az egymásra épülő fuvarozások rendszerében, az infrastruktúra határon történő átadással – továbbították. A rendelkezésre álló adatok alapján ismert az is, hogy a MÁV Cargo a vizsgált időszakban minden, az infrastruktúra határon átmenő (vagyis: a GySEV pályahálózatán is közlekedő) irányvonalat a GySEV-vel együttműködésben üzemeltetett.

100. Az infrastruktúra határt nem érintő – vagyis kizárólag vagy a GySEV, vagy a MÁV pályahálózatán közlekedő – irányvonalas forgalom tekintetében megállapítható, hogy a vizsgált időszakban kizárólag GySEV pályahálózatot érintő irányvonalas forgalomról nem beszélhetünk (kizárólag GySEV pályahálózatán nem közlekedtek irányvonalak

⁷⁵ A GySEV és a MÁV Cargo által közös fuvarozás keretében közlekedtetett, infrastruktúra határon átmenő fuvarokból származó volumen / bevételi adatok összegének, illetve a GySEV és a MÁV Cargo által közlekedtetett összes infrastruktúra határon átmenő fuvarból származó volumen / bevételi adatok összegének hányadosaként számítva.

sem a GySEV, sem a MÁV Cargo üzemeltetésében). 2008-ig a kizárólag MÁV pályahálózaton közlekedő irányvonatok mindegyikét a MÁV Cargo üzemeltette, a GySEV először 2008-ban közlekedtetett irányvonatot önállóan és egészében a számára „idegen” MÁV pályahálózaton (azaz csak a MÁV hálózatán, a GySEV hálózatot nem használva). A rendelkezésre álló fuvarteljesítmény adatok alapján megállapítható, hogy a kizárólag MÁV pályahálózaton közlekedtetett (tehát GySEV infrastruktúráját nem használó) önálló GySEV irányvonatos forgalom a vizsgált időszak egészében – mind volumen-, mind bevételarányosan –

- alakulását tekintve szorosan együtt mozgott, de
- mindvégig alatta maradt az infrastruktúra határon átmenően (tehát GySEV infrastruktúráját is használó) önállóan bonyolított GySEV irányvonatos forgalomnak.

101. Az infrastruktúra határt nem érintő szórt forgalomba tartozó fuvarok tekintetében a rendelkezésre álló áru fuvarozási teljesítmény adatok a vizsgált időszak egészére nézve azt mutatják, hogy „idegen” pályahálózatot érintő szórt fuvarokat önállóan egyik vasút vállalat sem végzett.
102. Összegezve a fentieket az állapítható meg, hogy az infrastruktúra határon átmenő – vagyis a GySEV és a MÁV pályahálózatát egyaránt használó – fuvarok esetében a vizsgált időszakban mindvégig meghatározó szerepe volt a közös fuvarozásnak: az irányvonatok egészét (2006-ban), illetve döntő többségét (2007-től) a két vasúttársaság közösen közlekedtetette, illetve a szórt forgalomba tartozó küldemények mindegyikét ilyen módon továbbította. A MÁV Cargo a vizsgált időszak egészében kizárólag a MÁV pályahálózatán végzett fuvarozást. A GySEV a 2007-2008. években eseti jelleggel végzett áru fuvarozást a MÁV pályahálózat igénybevételével (a GySEV pályahálózatán túl a MÁV infrastruktúrára is „benyúló” irányvonatok közlekedtetésével, illetve 2008-ban kizárólag MÁV pályahálózatot érintő irányvonat továbbításával is).⁷⁶ A GySEV önálló fuvarozási tevékenységének aránya 2009-ben emelkedett ugyan, azonban – mint azt a fentiek mutatják – még az infrastruktúra határon átmenő forgalomban is megmaradt a közös fuvarozás meghatározó jellege.

Infrastruktúra-határ változása: a 21-es vonal 2006. decemberi átadása

103. A GySEV 2006 decemberében átvette a MÁV-tól a Szombathely-Körmend-Szentgotthárd pályaszakasz, az ún. 21-es számú vonal üzemeltetését. Az átadás keretében a Magyar Állam (mint a vasúti infrastruktúra: a pályahálózat és ahhoz kapcsolódó ingatlanok és berendezések tulajdonosa) átadta a GySEV Pályavasút részére a Szombathely-Szentgotthárd szakaszt érintő vasúti infrastruktúra vagyongazdálkodási jogát, amely addig a MÁV Pályavasútát illette.⁷⁷
104. Az infrastruktúra átadás háttérében az állt, hogy a GySEV – a társaságban résztulajdonos Osztrák Állam üzleti és pénzügyi támogatásával – fejlesztési tervekkel

⁷⁶ A GySEV 2007 októberéig nem rendelkezett pályahasználati szerződéssel a MÁV pályahálózat tekintetében (lásd a Vj-003/2008/326. sz. iratot).

⁷⁷ A MÁV és a GySEV között a vagyongazdálkodási jog átadásáról szóló megállapodás 2007. január 2-án, a GySEV és a Magyar Állam nevében eljáró Kincstári Vagyoni Igazgatóság közötti vagyongazdálkodási megállapodás 2007. június 14-én került aláírásra. Lásd a Vj-003/2008/266. sz. iratot és annak 4. sz. mellékletét.

rendelkezett a transz-európai vasúthálózat részét képező Szombathely-Szentgotthárd vasútvonal tekintetében.⁷⁸

105. A vonal átadására tekintettel a GySEV és a MÁV Cargo 2006. december 10-én módosították a Keretszerződést és mellékleteit, oly módon, hogy a belföldi és nemzetközi árufuvarozási teljesítményekből eredő bevételek megosztásával érintett GySEV vonalak kiegészültek a Szombathely-Szentgotthárd, illetve Szombathely-Szentgotthárd határ szakasszal, és ennek megfelelően módosultak a további rendelkezések is (pl. a Sopron határátmenet tekintetében alkalmazandó rendelkezések Szentgotthárd határátmenetre is vonatkoznak).⁷⁹ A 2006. decemberi módosítás alapján a Keretszerződés alkalmazásában a 21-es vonal is „GySEV-vonalszakasznak” minősült.

106. A versenyfelügyeleti eljárás során a MÁV-nál tartott előzetes értesítés nélküli helyszíni szemle során lefoglalásra került egy 2006. október 3-án kelt e-mail (továbbított levélként) „Gysev átadás CARGO megbeszélés” tárggyal.⁸⁰ A levél szerint a MÁV Pályavasúti Üzletágának Területi Központjának (Szombathely) vezetője aznap az átadás előkészületeivel kapcsolatban tartott, a MÁV Cargo és a GySEV Árufuvarozási Üzletága közötti egyeztetésen vett részt meghívottként. Az e-mailt felettesei részére írta annak érdekében, hogy beszámoljon az aznapi megbeszélésen elhangzottakról. Az e-mailben foglaltak szerint:

„A mai napon a MÁV-Cargo és a GYSEV Árufuvarozás (területi szervek) közt lezajlott egyeztetésen vettem részt, mint meghívott.

Az egyeztetésen elhangzottak részünkre fontos információkat hordoznak, ezért tisztelettel tájékoztatlak benneteket.

[...]

Résztevők:

- M. Gy. GYSEV áfu osztály
- V. G. GySEV Forg. osztály
- S. B. MÁV CARGO ter. Igazg.
- MÁV Pályavasút PTK.

Emlékeztető nem készült, de a fontosabb felvetések és információk a következők.

A GYSEV és a MÁV CARGO között létrejött megállapodás alapján az átadandó 21-es vonalon a vonatok kizárólag GYSEV vonatként közlekednek. (Szombathely állomáson MÁV CARGO-s vonatként)

A vasútállalatok Pályahasználati szerződést nem kívánnak kötni a Pályavasutakkal.

[...]

A MÁV Pályavasút és CARGO az iparvágányokkal kapcsolatos szerződéseket okt. végéig átadja a GYSEV ÁFU-nak.

[...]”

107. A versenyfelügyeleti eljárás során tanúként került meghallgatásra az e-mail szerzője.⁸¹ Elmondása szerint a megbeszélés annak érdekében jött létre, hogy az infrastruktúra átadásról szóló tulajdonosi döntést követően az operatív végrehajtás dolgait egyeztessék

⁷⁸ Vj-003/2008/302. sz. irat és annak 2. sz. melléklete, Vj-003/2008/335. sz. irat

⁷⁹ Vj-003/2008/037/B/8. sz. irat

⁸⁰ Vj-003/2008/006/18. sz. irat

⁸¹ Vj-003/2008/313. sz. irat

„a tárgyból kitűnően árufuvarozási témában”. A megbeszélésre a MÁV Pályavasút képviselői is meghívást kaptak, számukra a megbeszélésen való részvétel elsősorban azért volt fontos, hogy tudják, ki fogja megrendelni a szolgáltatást a pályavasúttól, és mivel kell a kapcsolatot tartani a vállalkozó vasutaknál. A tanú szerint az egyeztetésen erre a kérdésre választ is kaptak.

108. Elmondása szerint az e-mail alapján úgy tűnik, hogy az árufuvarozást a GySEV vette át. A levelében említett, a GySEV és a MÁV Cargo közt létrejött megállapodás a megbeszélésen elhangzott konszenzusra utal, amit a két vasútvállalat adott elő. Az e-mailben szereplő azon fordulat, miszerint „az átadandó 21-es vonalon a vonatok kizárólag GySEV vonatként közlekednek”, arra utal, hogy a GySEV árufuvarozás lesz a menetvonal igénylő és tulajdonos, ami azt jelenti, hogy a GySEV igényli ezen a szakaszon a menetvonalat, és a pályavasút tőle szedi be a pályahasználati díjat. Szombathely állomás tekintetében (amely viszont az infrastruktúra átadást követően is a MÁV Pályavasút kezelésében maradt) az állomáson, illetve onnan a 21-es vonal felé induló tehervonatokra vonatkozó pályavasúti szolgáltatások megrendelését a MÁV Pályavasúttól a MÁV Cargo végezte a GySEV nevében, és a leszámolás is a MÁV Cargo-val történt.
109. A Szombathely-Szentgotthárd vasúti infrastruktúra átadása kapcsán az árufuvarozó vasutak között történt egyeztetés érintette az ezen vonalszakaszhoz kapcsolódó iparvágányokra vonatkozó szerződéseket is. Az iparvágányok vasúti fuvarozás céljára történő használatára vonatkozó, az iparvágányt használó fuvaroztató és az infrastruktúrát – a tulajdonos Magyar Állam nevében – üzemeltető vasút közötti ún. iparvágány használati szerződések esetében az infrastruktúra üzemeltető (pálya)vasút személyének változása a szerződések átadását vonta maga után. A fent említett e-mail, illetve az e-mail szerzője által elmondottak alapján a megbeszélésen az árufuvarozó vasutak arról állapodtak meg, hogy az iparvágány használati szerződések mellett az iparvágány használója (vagyis a fuvaroztató) és a kiszolgálást végző árufuvarozó vasútvállalat közötti ún. iparvágány szolgáltatási szerződések – amelyben a kiszolgálás feltételei kerültek rögzítésre – is átkerülnek a GySEV-hez.⁸² A rendelkezésre álló, a

⁸² Az iparvágányokra vonatkozó szerződésekkel kapcsolatban lásd az akkor hatályos 153/1996. (X.15.) Korm. rendelet 48. §-át. Lásd továbbá a Vj-22/2005/145. sz. versenytanácsi határozatban foglaltakat, amelynek 91. pontja összefoglaló jelleggel az alábbiakat tartalmazza: „A vasúti árufuvarozási szerződésekről szóló 153/1996. (X.15.) Korm.rendelet (a továbbiakban: VÁSZ) 48. § (1) bekezdése értelmében az iparvágány használatára, az azon történő árukezelésre és kiszolgálásra vonatkozó feltételeket a vasúttársaság és az iparvágány használója szerződésben határozzák meg. Amennyiben az iparvágány a vasúttársaság tulajdonában áll, a vasút az iparvágányt ún. iparvágány használati szerződés (a továbbiakban: IHSZ) keretében engedi át használatra a vasúti szolgáltatást igénybe vevő részére. Az IHSZ lényegében egy bérleti szerződés, amelyben a tulajdonos vasúttársaság az iparvágány-használó vasúti küldeményeinek ki- és berakása érdekében, bérleti díj ellenében használatra átengedi az iparvágányt és tartozékait. A szerződés szabályozza a vágány és az iparvágányhoz tartozó vasúti létesítmények működtetésével kapcsolatos egyes rendelkezéseket, az üzemeltetés részletes előírásait jellemzően az iparvágány szolgálati utasítás tartalmazza. Amennyiben egy iparvágány több cég telephelyének kiszolgálására is alkalmas, az iparvágány-használók és a tulajdonos vasút közös használati megállapodást kötnek, vagy a vasúttársaság az IHSZ-ben hozzájárul a közös használatához. Az iparvágányon bonyolítandó árukezelés, kiszolgálás feltételeit a felek az ún. iparvágány szolgáltatási szerződésben (a továbbiakban: ISZSZ) határozzák meg. Az ISZSZ tartalmazza egyrészt a kiszolgáló vonatok közlekedésének szervezését, irányítását, másrészt a vasúti kocsik kiállítását, továbbítását, rakodását, az áruforgalom bonyolításához szükséges vasúti dolgozók vezénylését. Ez a szerződés határozza tehát meg – az IHSZ figyelembevételével – a fuvarozó vasúttársaság és az iparvágány-használó jogait és kötelezettségeit a küldemények átadásával és átvételével, a kiszolgálás rendjével kapcsolatban. Azokban az esetekben (pl. több

Szombathely-Szentgotthárd vonalhoz (pl. Körmend, Szentgotthárd állomásokhoz) kapcsolódó iparvágányokkal kapcsolatos eljárás alá vonti nyilatkozatok és a becsatolt szerződések, illetve átadás-átvételi jegyzőkönyv azt mutatják, hogy 2006. december elején a MÁV Cargo és a GySEV között megtörtént az érintett iparvágányokkal kapcsolatos szerződések – a még „élő” szolgáltatási szerződésekre is kiterjedő – átadása, illetve átvétele.⁸³

110. A Szombathely-Szentgotthárd vasúti infrastruktúra átadása kapcsán az árufuvarozó vasutak között történt egyeztetés érintette továbbá az ezen vonalszakaszon működő szolgáltatási pontokat is. A szóban forgó vonalszakaszon a pályavasút kezelőjének megváltozásáig a MÁV Cargo Ják-Balogunyom, Egyházásrádóc, Körmend, Csákánydoroszló és Szentgotthárd állomásokon – mely utóbbi határállomás is – rendelkezett szolgáltatási ponttal. Telepített munkavállalóval Körmend és Szentgotthárd állomások rendelkeztek, de árufeladás mindegyik szolgáltatási ponton biztosított volt. Attól az időponttól kezdve, hogy az infrastruktúrát kezelő pályavasút a GySEV lett, Ják-Balogunyom, Egyházásrádóc, Körmend, Csákánydoroszló és Szentgotthárd állomásokon egyaránt az árufuvarozás szervezését, a fuvaroztatók kiszolgálását már a GySEV Árufuvarozás végezte.⁸⁴

Tarifaközösség

111. A közös fuvarozásokhoz kapcsolódik a tarifaközösség fogalma, amely a részes vasutak díjszabási közösségét jelenti. A tarifaközösség közös, egységes díjkijárlást jelent: a részes felek a teljes fuvarozási útvonalra egy díjszabást alkalmaznak, amely alapján a fuvar költség megállapítása a feladási és rendeltetési hely között azonos feltételek, díjtételek és díjak szerint történik.⁸⁵
112. Az eljárás alá vontak együttműködésében a tarifaközösség a Keretszerződés értékesítési együttműködésre vonatkozó rendelkezéseiben jelenik meg (egymás kölcsönös képviselője a – jelenlegi és leendő – ügyfelek felé ajánlattételi és ármegállapodási szinten). A közös fuvarok esetében az egységes, közös díjkijárlás a gyakorlatban jellemzően a MÁV Cargo – mint „ügyvivő vasút” – díjszabásának alkalmazását jelentette a közös fuvarok esetében.⁸⁶

Fuvardíj leszámolása

113. A vasútvállalatok közötti leszámolási rendszer egy vasútvállalat által az ügyféltől más vasútvállalat javára beszedett fuvar költségek elosztását szabályozza.⁸⁷
114. Tekintettel arra, hogy a GySEV nem rendelkezett önálló leszámoló központtal, a felek megállapodása alapján a GySEV teljes – belföldi és nemzetközi viszonylatban realizált – forgalma a MÁV-on, illetve 2006 januárjától a MÁV Cargo-n keresztül, a Keretszerződés keretében került leszámolásra.

vágányból álló vágánycsoport esetén), amikor az iparvágány egyes elemei a vasút, míg más elemei az iparvágány-használó tulajdonában vannak és az infrastruktúra elem tulajdonos vasútvállalat látja el a kiszolgálást is, az ISZSZ magát a használati megállapodást is tartalmazhatja.”

⁸³ Vj-003/2008/326., Vj-003/2008/327., Vj-003/2008/349., Vj-003/2008/354., Vj-003/2008/362. sz. iratok

⁸⁴ Vj-003/2008/313., Vj-003/2008/326., Vj-003/2008/327. sz. iratok

⁸⁵ Vj-003/2008/191., Vj-003/2008/264. (269.), Vj-003/2008/265. (268.), Vj-003/2008/266. (267.), Vj-003/2008/270., Vj-003/2008/277. (289.), Vj-003/2008/278. (287.), Vj-003/2008/281. (298.) sz. iratok

⁸⁶ Vj-003/2008/270. sz. irat

⁸⁷ Vj-003/2008/191. sz. irat

115. Ennek során a MÁV Cargo leszámoló hivatala a fuvarlevél alapján a GySEV vonalrészre eső fuvardíjat átutalta a GySEV-nek, az átutalt összegről pedig a GySEV számlát állított ki a MÁV Cargo felé. A GySEV átalánydíjat fizetett a MÁV Cargo-nak a leszámolás elvégzéséért, illetve olyan esetben, ha a fuvarozás – a Győr feladású, illetve rendeltetésű küldemények esetén – csak a GySEV vonalain történt, a GySEV 4 km-re eső fuvardíjbevételt elismert a MÁV Cargo részére.⁸⁸

Az RCA / MÁV Cargo ügyben tett kötelezettségvállalás végrehajtása: a Keretszerződés 2009. május 25-i módosítása

116. Az Európai Bizottság RCA / MÁV Cargo ügyben hozott döntése alapján az RCA kötelezettséget vállalt a GySEV és a MÁV Cargo közötti együttműködési megállapodások felülvizsgálatára és szükség szerinti módosítására (lásd a 77. pontot). A kötelezettségvállalás teljesítéseként – a MÁV Cargo és a GySEV nyilatkozatai szerint – a felek a megállapodás módosításával kapcsolatban megbeszélést tartottak, amely alapján a MÁV Cargo elkészítette a módosítás tervezetét, amelyet újabb megbeszélés során véglegesítettek. A Keretszerződés felülvizsgálatára folytatott tárgyalásokról jegyzőkönyv vagy összefoglaló nem készült, annak eredményét a Keretszerződést módosító megállapodás (a továbbiakban: Módosító megállapodás), illetve annak bevezető rendelkezései tartalmazzák.⁸⁹ A Módosító megállapodás 2009. május 25-ével került aláírásra.⁹⁰

117. A Módosító megállapodás elsődlegesen azon rendelkezéseket érintette, amelyek alapján a felek akkor is szolgáltatást nyújtottak egymásnak, ha az nem kapcsolódott közösen végzett vasúti áru fuvarozási tevékenységhez, ideértve különösen a GySEV részére nyújtott leszámolási szolgáltatást.

118. Módosításra került a Keretszerződés céljait tartalmazó preambulum oly módon, hogy a „piaci részesedés megőrzése, illetve növelése” helyett a „vasút versenyképességének kialakítására, illetve megőrzésére”, továbbá a „stratégiai szövetségi partnerkapcsolatok kialakítása, illetve a meglévők erősítése” helyett az „együttműködés szükséges és versenyjogilag elfogadható formáinak kialakítására” utal. Kikerült továbbá a bevezető rendelkezések közül a „zökkenőmentes átmenet, a már kialakult és eredményes együttműködés feltételeinek biztosítására” vonatkozó szövegrész, helyette a „versenyképes szolgáltatás nyújtása érdekében történő együttműködés lehetőségének és technikai feltételeinek megteremtése” került szerepeltetésre.

119. A Módosító megállapodás rögzítette, hogy a Keretszerződés csupán a kereteit teremti meg az együttműködésnek, a felek esetről-esetre, saját üzleti érdekeik alapján döntenek el, hogy együtt vagy önállóan kívánják vasúti áru fuvarozási tevékenységet végezni.

120. A Módosító megállapodással az értékesítési elvek közül törlésre került, hogy a közös és új irányvonalak esetében a határátmenetek között (Hegyeshalom, Sopron) azonos árak kerülnek meghatározásra, illetve, hogy egyedi futású küldemények esetén a különböző határátmenetek között, az azonos kedvezmény elve érvényesül.

121. A Módosító megállapodás a fuvardíjkedvezmények viselésére, illetve megosztására vonatkozó rendelkezéseket kiegészítette azzal, hogy a fuvardíjkedvezmények megadása

⁸⁸ Vj-003/2008/044., Vj-003/2008/075., Vj-003/2008/165., Vj-003/2008/191. sz. iratok

⁸⁹ Vj-003/2008/165., Vj-003/2008/168. sz. iratok

⁹⁰ Vj-003/2008/165/B/20. sz. irat

a felek által meghirdetett, nyilvános díjszabás, illetve a kedvezményekre vonatkozó közös megállapodások alapján történik, ami nem érinti a felek által esetlegesen külön-külön nyújtott kedvezményeket, amelyeket az adott fuvarozó utólagos jóváírással, vagy más módon rendez a fuvarozatóval.

122. A fuvaroztató cégekkel, vasutakkal kötött megállapodások megküldésére vonatkozó rendelkezés kiegészült azzal, hogy az olyan rendelkezések, amelyek kizárólag az adott félre és a fuvaroztatóra vonatkoznak, kivételt képeznek a megküldési kötelezettség alól.
123. A felek a leszámolás rendjére vonatkozó vonatkozó megállapodásukat úgy módosították, hogy a MÁV Cargo a jövőre nézve nem nyújt leszámolási szolgáltatást a GySEV részére akkor, ha az RCA / MÁV Cargo csoport valamely tagja adott vasúti áru fuvarozási tevékenységben nem vesz részt. Ilyen esetben a GySEV maga végzi vagy végezteti el harmadik személlyel a leszámolást.

VI.2. GySEV és MÁV, illetve MÁV Cargo által alkalmazott vasúti áru fuvarozási díjszabások

Árudíjszabások

124. Az eljárás alá vontak áru fuvarozási szolgáltatásaik díját, a díj megállapításának módját és feltételeit díjszabásaikban (Árudíjszabás, Áru fuvarozási Díjszabás) határozták meg. A díjszabások – a vonatkozó jogszabályi követelményekből adódóan – valamennyi fuvar típusra és fuvarozási módra, így az irányvonatként, illetve szórt forgalomban, valamint a közösen, illetve önállóan továbbított küldeményekre egyaránt vonatkoztak.
125. Tekintettel arra, hogy az eljárás alá vontak díjszabásai – egyes esetleges speciális fuvarozási igényeket leszámítva – általánosságban minden viszonylatban, illetve fuvarra alkalmazandók lehetnek, a díjszabásban meghirdetett díjakat a vasúttársaságok olyan módon határozták meg, hogy azok minden esetre fedezzék a fuvarozáshoz kapcsolódó költségeket. A díjszabásban meghirdetett díjak tehát a vasúttársaságok, illetve az ügyfelek számára is oly módon érvényesültek, hogy az abban meghatározottak alapján számított fuvar díj ellenében biztosított legyen a küldemény fuvarozása. Az árképzés kiindulópontját ezért a kocsirakományú küldemények – az irányvonatos formában továbbítható küldeményekhez viszonyított költségesebb – fuvarozása jelentette.⁹¹
126. A vizsgált időszakban az eljárás alá vontak által alkalmazott díjszabásokat az alábbi táblázat összegzi:⁹²

Év	GySEV	MÁV	MÁV Cargo
2004	2004.01.01.	2004.01.01.	-
2005	2005.01.01.	2005.01.01.	-
2006	2006.01.15.	-	2006.01.01.
2007	2007.01.01.	-	2007.01.01. 2007.07.18.
2008		-	2008.01.01.
2009	2009.06.01.	-	2009.06.01.

⁹¹ Vj-003/2008/270., Vj-003/2008/278. (287.) sz. iratok

⁹² A dátumok a díjszabás (díjszabás módosítása) hatályba lépésének időpontját jelzik. A 2009. június 1-jével hatályba lépett díjszabások a GySEV és a MÁV Cargo esetében is a vizsgált időszak végéig hatályban maradtak.

127. 2004-ben és 2005-ben a GySEV és a MÁV – mint a díjszabásban részes vasúttársaságok – adták ki a vonalaikon történő fuvarozás esetén irányadó Árudíjszabást.⁹³
128. 2006-ban és 2007 januárjában a GySEV, illetve a MÁV Cargo hirdette meg Árudíjszabásait, amely az adott vasúttársaság által kötött áru fuvarozási szerződésekre volt irányadó. A MÁV Cargo 2006. évi Árudíjszabása „érvényességi területként” a MÁV Cargo és a GySEV, mint díjszabásban részes vasúttársaságok által történő fuvarozást határozta meg.⁹⁴
129. A 2004. május 1. és 2007. július 17. közötti időszakban a GySEV és a MÁV, majd a MÁV Cargo által közzétett Árudíjszabások azonos időpontban, illetve időközönként kerültek meghirdetésre (módosításra), és teljességgel megegyeztek. Az Árudíjszabások a fuvardíj számításához díjtételtáblázatokat tartalmaztak kocsirakományú küldemények és kombinált fuvarozási egységek belföldi és nemzetközi forgalomban történő fuvarozása esetére, tömegelosztályos díjszámítási rendszerben. Mind a kocsirakományú díjszabás, mind a kombinált fuvarozási egységek díjszabása tartalmazta a mellékdíjakat (pl. rakodási díj, tárolási díj) is.⁹⁵ Az Árudíjszabások formailag és tartalmilag is egységesnek mutatkoztak: a díjtételtáblázatok mind a fuvardíjak, mind a mellékdíjak vonatkozásában azonos struktúrát követve, azonos szolgáltatási komponenseket, azonos áron tartalmaztak.
130. 2007. július 18-ával a MÁV Cargo módosította a 2007. január 1-jével érvényes Árudíjszabását, amelyben a díjszabási struktúra és komponensek változatlanul hagyása mellett felemelte a fuvar- és mellékdíjak mértékét. 2008. január 1-jével a MÁV Cargo ismét módosította az Árudíjszabását, felemelve a kocsirakományú küldemények fuvarozására vonatkozó egyes mellékdíjakat.⁹⁶
131. A GySEV-nél 2009. május 31-ig a 2007. január 1-jével meghirdetett Árudíjszabás volt érvényben.⁹⁷
132. 2009. június 1-jével a GySEV és a MÁV Cargo is új – a 2009. évi Vász. szerinti (lásd a 41.-43. pontokat) – díjszabást léptetett életbe, amely már nem képezte az Áru fuvarozási Üzletszabályzat részét.
133. A MÁV Cargo 2009 júniusától érvényes Árudíjszabása az országos vasúti pályahálózaton a kocsirakományú küldemények és kombinált fuvarozási egységek belföldi és nemzetközi forgalomban történő fuvarozása fuvar költségének megállapítására irányadó, a korábbiakhoz hasonlóan díjtételtáblázatok révén (tömegelosztályos rendszer), illetve egyes fuvardíjak (pl. üres magánkocsi fuvardíja) és a mellékdíjak tételes meghatározásával. A GySEV ezen időszakban érvényes Áru fuvarozási Díjszabása külön vonatdíjszabást (irányvonatos forgalmak) és kocsidíjszabást (egyedi futású forgalmak) tartalmaz, előbbi az országos vasúti pályahálózaton, utóbbi a GySEV saját pályahálózatán továbbított fuvarok tekintetében.

⁹³ Vj-003/2008/049., Vj-003/2008/049/B/14., Vj-003/2008/118. sz. iratok

⁹⁴ Vj-003/2008/037/B/11., Vj-003/2008/050/B/12., Vj-003/2008/237. sz. iratok

⁹⁵ Vj-003/2008/037/B/11., Vj-003/2008/049., Vj-003/2008/049/B/14., Vj-003/2008/050/B/12., Vj-003/2008/118. sz. iratok

⁹⁶ Vj-003/2008/050/B/12. sz. irat

⁹⁷ Vj-003/2008/237. sz. irat

A GySEV nyilatkozata szerint az új díjszabási struktúra alkalmazásának indokai a piaci tendenciák (a teljes kocsikihasználtsággal feladott küldemények, illetve a szállítványozók közbeiktatásával lebonyolított fuvarfeladatok számának növekedése), illetve a fuvardíj számításának egyszerűsítése voltak.⁹⁸

134. A versenyfelügyeleti eljárás során tanúként került meghallgatásra a MÁV, majd a MÁV Cargo részéről a 2002. és 2011. közötti időszakban árufuvarozási szabályozási kérdésekben tanácsadói feladatokkal megbízott személy, aki az üzletszabályzatok esedékes módosításával kapcsolatos javaslatok szervezeten belüli begyűjtését és egyeztetését, a módosítási javaslatok megszövegezését, összeállítását látta el. Elmondása szerint – a fent említett időszak egésze folyamán, illetve azt megelőzően is – a vasúttársaságon belül a következő évre vonatkozó módosítások szervezése és szerkesztése úgy zajlott, hogy a kereskedőktől írásos javaslatokat kértek a díjszabás feltételeinek módosítására, majd a beérkezett javaslatok – a területi szervek és a központ kereskedő és árufuvarozási szabályozási munkatársaival történt – egyeztetését követően került megszövegezésre és előterjesztésre a MÁV, illetve a MÁV Cargo vezetése felé a díjszabás módosítási javaslat. A folyamat a mindenkor hatályos szervezeti és működési rend szerint zajlott.⁹⁹

Árufuvarozási üzletszabályzatok jóváhagyása

135. A vizsgált időszak tekintetében 2004 májusa és 2009 februárja között a vasúttársaságok üzletszabályzata és annak módosítása – amelynek ezen időszakban részét képezte a díjszabás is – hatósági jóváhagyás alá esett.

2004. május 1. és 2005. december 31. közötti időszak

136. A 2004. május 1. és 2005. december 31. közötti időszakban a vasúttársaság üzletszabályzatát és annak módosítását a közlekedési miniszter hagyta jóvá. A versenyfelügyeleti eljárásban rendelkezésre álló információk alapján ebben az időszakban a vasúttársaságok által benyújtott üzletszabályzatok jóváhagyásával kapcsolatos eljárás – a miniszteri döntés előkészítése – a GKM-en belül a Vasúti Közlekedési Főosztály feladatkörébe tartozott. A Vasúti Közlekedési Főosztály a vasúttársaságok által előterjesztett szöveget tárcaegyeztetésre bocsátotta és a társfőosztályok (elsősorban a Jogi és a Közgazdasági Főosztály, illetve alkalmanként a Közlekedéspolitikai, illetve a Környezetvédelmi Főosztály) véleményének bekérését követően terjesztette a miniszter elé.¹⁰⁰
137. A versenyfelügyeleti eljárásban tanúként került meghallgatásra a Vasúti Közlekedési Főosztály akkori vezetője és az üzletszabályzatok jóváhagyásra történő felterjesztésével kapcsolatos feladatok ellátására kijelölt ügyintézője, akinek feladatkörébe tartozott a

⁹⁸ Vj-003/2008/362. sz. irat

⁹⁹ Vj-003/2008/310. sz. irat

¹⁰⁰ Vj-003/2008/302., Vj-003/2008/304. sz. iratok. Lásd továbbá a Vj-003/2008/335. sz. iratot, különösen az 1/2004. (I. 23.) GKM utasítást, a 9/2004. (VI. 30.) GKM utasítást, illetve a 7/2005. (XI. 18.) GKM utasítást a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium Szervezeti és Működési Szabályzatáról. Eszerint a GKM-ben a vasútügy minisztériumi feladatainak ellátása a Vasúti Közlekedési Főosztály, a hatósági árfórmába tartozó belföldi közlekedési szolgáltatások díjszabás-politikájának, az áralkalmazási feltételeknek a meghatározása, valamint az ártörvény felhatalmazása alapján a közlekedési hatósági ár- és díjmegállapítási feladatok ellátása a Közlekedéspolitikai Főosztály (mindkét főosztály a közlekedési helyettes államtitkár alá tartozott), illetve a tárca hatáskörébe tartozó – a közlekedési és energetikai területeken túli egyéb – árszabályozási feladatok ellátása a Közgazdasági Főosztály feladatkörébe tartozott.

benyújtott tervezet tekintetében a Vasúti Közlekedési Főosztály álláspontjának kialakítása, a társfőosztályok álláspontjának bekérése, az egyes főosztályok által tett esetleges észrevételek továbbítása a vasúttársaságok felé, illetve az esetleges módosítások ismételt tárcaegyeztetése, majd a miniszternek szóló előterjesztés elkészítése. A tanúk a vasúti árufuvarozási üzletszabályzatok jóváhagyásra történő felterjesztésével kapcsolatos feladatkört rutinfeladatként jellemezték.

138. Az általuk elmondottak szerint az üzletszabályzat jóváhagyása körében elsősorban a vasúti jogszabályoknak való megfelelés került mérlegelésre. Az üzletszabályzat részét képező díjszabás tekintetében ez annak ellenőrzését jelentette, hogy az üzletszabályzat tartalmaz-e díjszabást, illetve a díjszabásban meghatározásra került-e a díjak megállapításának módja és feltételei. Ha az üzletszabályzat benyújtott tervezetével (akár a kiegészítő feltételekkel, akár a díjszabással) kapcsolatban azt észlelték, hogy nem teljesíti a vasúti jogszabályokban előírt feltételek valamelyikét, kérték annak módosítását – az üzletszabályzatok jóváhagyása tehát nem volt „automatikus”. A tanúk elmondása alapján a jóváhagyási eljárás során történt felülvizsgálat a tervezetben szerepeltetett díjakra, díjtételekre, azok mértékére nem terjedt ki (*„díjakat nem vizsgáltunk”, „olyanra nem emlékszem, hogy konkrétan adott díjtétel helyett más díjtételt javasoltunk volna”*), annál is inkább, mert a vasúti árufuvarozási szolgáltatás nem tartozott hatósági árkörbe. Az ügyintéző utalt arra, hogy a tárcaegyeztetés során – feladatköréből adódóan – a Közgazdasági Főosztály tekintetében merülhetett fel, hogy díjakkal kapcsolatos észrevételt tegyen, de nem emlékezett arra, hogy a Közgazdasági Főosztály részéről lett volna ilyen észrevétel.¹⁰¹
139. Ennek kapcsán a versenyfelügyeleti eljárás során meghallgatásra került a GKM Közgazdasági Főosztályának akkori vezetője is, aki elmondta, hogy az ár- és közgazdasági szabályozási kérdések általában a Közgazdasági Főosztály feladatát képezték, amely alól azonban a közlekedési ágazatok kivételt jelentettek, mivel a „közlekedési blokkot” érintő szabályozási kérdésekkel az adott közlekedési ágazati főosztály foglalkozott. Ezen főosztályokhoz tartozott a díjszabályozások előkészítése is, amelyen azonban a személyszállítási tarifákat kell érteni, nem az árufuvarozási díjtételeket. Nem emlékezett arra, hogy a Közgazdasági Főosztály a vasúti árufuvarozási üzletszabályzatok tervezetét véleményezte volna.¹⁰²
140. Az eljárás alá vontak érvelése szerint a Magyar Állam (a GKM révén) ráhatást gyakorolt a vasúttársaságok díjszabásainak tartalmára, amelyre a MÁV példaként hozta fel, hogy 2004-ben a GKM nem járult hozzá a díjszabás olyan irányú módosításához, amellyel megszüntetésre kerültek volna az öt tonnás tömegalosztályos díjtételek – ennek alátámasztására csatolt két, a MÁV vezetői által a Vasúti Közlekedési Főosztálynak címzett levelet.¹⁰³ A MÁV, majd a MÁV Cargo árufuvarozási szabályozási tanácsadója (lásd a 134. pontot) – aki egyben a 145. pontban említett e-mail szerzője – tanúként történt meghallgatásán szintén az öt tonnás tömegalosztályos díjtételekkel kapcsolatos egyeztetést említette annak példaként, hogy a díjszabás jóváhagyása nem volt „automatikus” a GKM részéről. Elmondása szerint az öt tonnás

¹⁰¹ Vj-003/2008/302., Vj-003/2008/304. sz. iratok

¹⁰² Vj-003/2008/330. sz. irat

¹⁰³ Vj-003/2008/265. sz. irat

tömegalosztályos díjtételek megszüntetése ellenében a fő kifogás az volt, hogy az ezen díjtétel alatt addig vasúton fuvarozott árutömeg ne terelődjön közútra.¹⁰⁴

141. A GKM Vasúti Közlekedési Főosztályának ügyintézője tanúként történt meghallgatásán emlékezett az öt tonnás tömegalosztály kivezetésével kapcsolatos MÁV kezdeményezésre, azonban elmondása szerint a GKM a tervezett módosítás kapcsán nem a vasúttársaság közgazdasági szempontú érvelését utasította el, hanem az 1996. évi Vász. rendelkezéseitől való eltérést kifogásolta („*mivel a kormányrendelet tartalmazza ezt a kategóriát, az üzletszabályzatnak is tartalmaznia kell*”).¹⁰⁵ A kisárúküldemények fuvarozására vonatkozó szabályok az 1996. évi Vász. 5. §-ának (3) bekezdésében és 3. részében szerepeltek.

2006. január 1-jével kezdődő időszak

142. 2006. január 1-jét követően a vasúttársaságok áru fuvarozási üzletszabályzatát a 2005. évi Vtv. szerinti vasúti igazgatási szerv (az MVH, majd az NKH) hagyta jóvá a 2005. évi Vtv. és az 1996. évi Vász., majd – a 2009. február 23-át követően jóváhagyásra benyújtott üzletszabályzatok tekintetében – a 2009. évi Vász. szabályai szerint.
143. A MÁV Cargo által 2006 folyamán jóváhagyásra előterjesztett áru fuvarozási üzletszabályzatról az MVH 1/2007. sz. határozatával döntött. A határozat szerint az MVH megvizsgálta az üzletszabályzatot és megállapította, hogy „*az a vasúti áru fuvarozási szerződések részletes szabályait és a díjszabást a vonatkozó jogszabályi rendelkezéseknek megfelelően, azok keretei között, egzakt módon határozza meg*”, továbbá, hogy „*[a] dokumentum alkalmas arra, hogy a Társaság fuvarozással kapcsolatos jogviszonyait – a jogszabály által nem rendezett kérdések tekintetében – megfelelően szabályozza*”. Az MVH, illetve az NKH későbbi határozatai is hasonló tartalommal bírtak.¹⁰⁶

Vasúti áru fuvarozási díjakkal kapcsolatos egyeztetés

144. A versenyfelügyeleti eljárás során a GySEV-nél tartott előzetes értesítés nélküli helyszíni szemle során lefoglalásra került egy 2007. június 25-én kelt e-mail „RE: Küldés: GySEV Üzletszabályzat 2007.pdf” tárggyal.¹⁰⁷ A 2007. júliusi üzletszabályzat és díjszabás módosítás előkészítésével kapcsolatos levél küldője a MÁV Cargo munkatársa (lásd a 134. pontot), címzettje a GySEV Áru fuvarozás vezetője és osztályvezetője voltak, azt másolatban kapta a MÁV Cargo egy munkatársa, aki áru fuvarozási szabályozási szakértő volt a cégnél és az üzletszabályzat 2007. júliusi módosítását készítette. A levél előzményeként 2007. június 19-én a GySEV munkatársa küldte meg az e-mail írója számára a „GySEV Üzletszabályzat 2007.pdf” elnevezésű dokumentumot, az alábbiakban idézett e-mail erre válaszul született.

145. Az e-mailben foglaltak szerint:

„Van egy rossz meg egy jó hírem.

A rossz az, hogy beszéltem E. Sz.-vel és azt mondta, hogyha beadjátok a díjszabást is a velünk azonos új díjakkal jó ha csak 100%-ig biztos és nem 200%-ig, hogy az MVH mint

¹⁰⁴ Vj-003/2008/310. sz. irat

¹⁰⁵ Vj-003/2008/304. sz. irat

¹⁰⁶ Vj-003/2008/234. sz. irat

¹⁰⁷ Vj-003/2008/231. sz. irat

versenyfelügyeletet gyakorló hatóság kartell gyanúba kever benneteket és veletek együtt a Cargot is. Ez bizony nem tenne jót egyikünknek sem.

Ez volt a rossz, most jön a jó hír.

A régi díjakkal kellene beadni az új szöveget, és sürgősen készíteni egy MÁV Cargo-GYSEV köteléki díjszabást amit, ugyanúgy mint a többit nem kell jóváhagyni. A kötelék globál díjtételeket, díjakat tartalmazna, és minden úgy menne, ahogyan kell.

Az ötlet nem az enyém, a V. L. találta ki én csak továbbfejlesztettem.

Természetesen más mértékadó jogással is meg kellene konzultálni, például olyannal aki a versenyjogot is gyakorolja, hátha mást tud mondani. Az a baj, hogy amikor a G.-ral együtt beszéltünk a GKM-el, azt mondták, hogy az új kormányrendelet, amiben már az van, hogy a díjszabást nem kell jóváhagyni, az idén nem fog hatályba lépni.

A szöveget azt át fogom írni és a többiről beszéljétek.”

146. Az e-mail írója tanúként történt meghallgatása során a levélváltás háttérével kapcsolatban elmondta, hogy a GySEV részére is szokott dolgozni, az e-mail címzettjei között is szereplő B. J. (a GySEV Árufuvarozás egyik osztályvezetője) hívta fel, hogy megnézné-e a GySEV üzletszabályzat módosításának tervezetét, külön kérést azonban a díjszabás vizsgálatát illetően nem intéztek hozzá. Elmondása szerint ennek eredménye az volt, hogy a tervezetet átnézve talált néhány szakmailag pontatlan, a biztonságos alkalmazást esetlegesen akadályozó megfogalmazást, amelyet szóban jelzett a GySEV munkatársainak.
147. Az e-mailben foglaltak kapcsán előadta, hogy E. Sz.-val – aki a GKM-nél vagy NKH-nál dolgozott ebben az időszakban – „magánemberként” beszélt, mert tartottak attól, hogy az MVH meggyanúsítja valamivel a vasúttársaságokat. MÁV Cargo-s kollégája, V. L. javasolta a köteléki díjszabás elkészítését, amelyet továbbított a GySEV felé, noha a köteléki díjszabás csak nemzetközi forgalomban értelmezhető és alkalmazható, belföldi forgalomban nem.
148. A GySEV és a MÁV Cargo díjszabásának egységessége tekintetében úgy nyilatkozott, hogy „nem tudt[a] pontosan, de feltűnt mintha azonosak lennének”, máskor úgy jellemezte, hogy az azonosság „evidencia volt”.¹⁰⁸
149. A MÁV Cargo 2007. júliusi díjszabás módosításával kapcsolatban ismert, hogy a társaság igazgatósága 2007. június 6-án fogadta el az üzletszabályzat módosítását, amelyet június 8-án terjesztett az MVH elé jóváhagyásra. A MÁV Cargo egyidejűleg – 2007. június elejétől – a módosított díjakra vonatkozó javaslatát megküldte az ügyfelek részére a kereskedelmi megállapodások felmondása, illetve módosítása érdekében, és egyúttal a módosított díjakkal új ajánlatot tett számukra. A módosított üzletszabályzat (és árudíjszabás) 2007. június 22-én került közzétételre a MÁV Cargo honlapján.¹⁰⁹

Árudíjszabások alkalmazása, kedvezményezési rendszer

150. Az eljárás alá vontak nyilatkozatai szerint a díjszabás – a fenti 125. pontban ismertetett jellemzők folytán is – csak kiindulópontként, listaárként szolgált az ügyfelekkel történő tárgyalások során a ténylegesen érvényesülő árakhoz képest a vasúttársaságok által alkalmazott kedvezményezési rendszerre tekintettel.¹¹⁰

¹⁰⁸ Vj-003/2008/310. sz. irat

¹⁰⁹ Vj-003/2008/347. (346.), 349., 354. sz. iratok

¹¹⁰ Vj-003/2008/264. (269.), Vj-003/2008/26. (268.), Vj-003/2008/266. (267.), Vj-003/2008/270. sz. iratok

151. A vasúttársaságok a díjszabásaikban szereplő díjtételekből – a fuvardíj és a mellékdíj¹¹¹ tekintetében egyaránt – különböző kedvezményeket, visszatérítéseket adhatnak. A kedvezmény, visszatérítés (refakcia) nyújtása a fuvaroztatókkal kötött megállapodásokon alapul. A kedvezményezés szórt és irányvonatos forgalomra egyaránt vonatkozik, ugyanakkor esetenként, különösen irányvonatos fuvarozás esetében, az ár „nettó árként” kerül megadásra az ügyfél részére (kedvezményelem külön nem jelenik meg), illetve a fuvardíj egyedi áralku eredményeként (vonatár) is kialakulhat. A díjszabáshoz képest nyújtott kedvezmény mértékének a vasúttársaság belső eljárásaiban (ajánlatkészítés, nyilvántartások) ilyenkor is szerepe lehetett.
152. A kedvezményezés jelenthet kedvezményes díjtételt adott termékcsoporthoz, vonatkozhat százalékos formában meghatározott viszonylatra, illetve áruféleségre, járhat a szállított mennyiség, illetve a szállítási távolság alapján. A MÁV, illetve a MÁV Cargo esetében a kedvezményezési eljárást és az adható kedvezményeket az évente aktualizált belső árképzési utasítás határozta meg.¹¹² A GySEV a MÁV Cargo-val együttműködésben végzett fuvarozás esetén az általa nyújtott kedvezménnyel (refakciával) a más határátmenetekhez (általában Hegyeshalomhoz) képest hosszabb útvonalból adódó fuvardíj különbségért kompenzálja a megrendelőt.¹¹³
153. A kedvezményezés a vasúttársaságok árufuvarozási forgalmának jelentős hányadát érinti. A MÁV Cargo esetében ismert egy, az előzetes értesítés nélküli helyszíni szemle során lefoglalt belső irat, a MÁV Cargo vezérigazgató-helyettese által a vezetői értekezlet számára a 2007. évi árpolitikával kapcsolatban készített előterjesztés, amely arra utal, hogy a nyilvánosan meghirdetett tarifák „a bruttó díjszinten elérhető árakat (maximálisan elérhető árakat)” jelentik, azonban ilyen árakon a forgalomnak minimális része, mintegy [5-15] %-a fut. A bruttó díjak azon áruféleségek esetében érvényesíthetők, ahol a vasúti árufuvarozás nagyon erős alkupozícióban van (pl. ha az ügyfél az üzemi technológia miatt szorosan kötődik a vasúti szállításhoz, vagy ha biztonsági előírások miatt adott áruféleség nem szállítható közúton). Az előterjesztés utal arra is, hogy a nemzetközi irányvonatos szegmensben – kiküszöbölendő a liberalizáció hatásait – a társaságnak fokozatos árcsökkentést kell végrehajtania forgalmi megőrzése érdekében.¹¹⁴
154. A kedvezmények alkalmazásával kapcsolatban a GySEV úgy nyilatkozott, hogy a fuvardíjból nyújtott kedvezményekre, utólagos visszatérítésekre figyelemmel árufuvarozási teljesítményének [90-100] %-át a díjszabásban foglaltakhoz képest alacsonyabb díjakkal bonyolította.¹¹⁵

¹¹¹ A MÁV a mellékdíjakból általában nem adott kedvezményt (Vj-003/2008/277. (289.) sz. irat).

¹¹² Lásd például a Vj-003/2008/007/Cargo/13., 15., 17. sz. iratokat.

¹¹³ Vj-003/2008/072., Vj-003/2008/075., Vj-003/2008/277. (289.), Vj-003/2008/278. (287.), Vj-003/2008/281. (298.) sz. iratok

¹¹⁴ Vj-003/2008/007/Cargo/17. sz. irat

¹¹⁵ Vj-003/2008/072. sz. irat

155. A MÁV Cargo-nál tartott előzetes értesítés nélküli helyszíni szemle során lefoglalt 2006. januári belső, „A MÁV Cargo Árképzési Utasítás felülvizsgálata” tárgyban folytatott levelezés során az egyik munkatárs az alábbi észrevételeket tette:¹¹⁶

„ - Tisztázni kell, hogy aGYSEV-vel közös tarifával működünk, vagy a CARGO vonalat vásárol a jelenleg GYSEV „szakaszon”. Ez érinti a GYSEV elszámolást is. Illetve ez egy startégiai pont is.

- Javsolt megtudni, hogy az árpolitika mit tartalmaz, egy piacon meghírdetett magas árat és mint CARGO jószágos szolgáltatóként kedvezmények zömét adja a szolgáltatóknak, [...] Vagy az elérhető árszinten dolgozunk alapesetben, amivel más pszichikai hatást érhetünk el a partnereknél.

[...]”

156. A kedvezményezés mértéke tekintetében az eljárás alá vontak által a fuvarozatóknak nyújtott kedvezményekre vonatkozóan becsatolt adatok azt mutatják, hogy a vasúttársaságok jelentős, átlagosan [50-80] % kedvezményt nyújtanak a fuvarozatók részére mind közös, mind önállóan végzett fuvarozás esetén. Az irányvonalos fuvarokra kiejánlott fuvardíjak fajlagosan alacsonyabbak, mint a szórt fuvaroké, így a díjszabás szerinti díjtételhez viszonyított „kedvezmény” mértéke irányvonalos fuvarozásnál jellemzően magasabb.

157. A GySEV és a MÁV Cargo által közösen, megosztottan végzett fuvarok esetében a Keretszerződés alapján ismert, hogy a két társaság kölcsönösen egységesen képviseli egymást a fuvarozatók felé ajánlattételi és ármegállapodási szinten (lásd a 82. pontot). A Keretszerződés rendelkezései szerint:

- a) Közös fuvarozás esetén a felek a bevételt (a fuvarozási viszonylatra érvényes díjszabás alapján az esetleges kedvezmény figyelembevételével meghatározott fuvardíjat) teljesítményük arányában osztják fel (1. sz. melléklet preambulum, 1. pont). A közös fuvardíjból a MÁV Cargo vagy a GySEV által nyújtott kedvezmények összegét a vasutak bevételeik arányában viselik, a fuvardíjkedvezményekről értesítik egymást. A fizetett fuvardíj után biztosított további kedvezmény összegét a vasutak adott fuvarozásra vonatkozó bevételeik megosztásának arányában viselik (1. sz. melléklet 2.1.7., 3.1.6. pont). A Keretszerződés 2009. májusi módosításakor ez a rendelkezés kiegészítésre került azzal, hogy a fuvardíjkedvezmények megadása a felek által meghírdetett, nyilvános díjszabás, illetve a kedvezményekre vonatkozó közös megállapodások alapján történik, ami nem érinti a felek által esetlegesen külön-külön nyújtott – az adott fuvarozató felé utólagos jóváírással vagy más módon rendezett – kedvezményeket.
- b) A közös fuvarozással kapcsolatos díjak visszatérítése, refakcia esetén a társvasútra eső rész megállapítása és rendezése a bevételek felosztására irányadó elvek szerint történik (1. sz. melléklet 4. pont).

¹¹⁶ Vj-003/2008/007/Cargo/14. sz. irat

VII. Eljárás alá vontak álláspontja

VII.1. Általános megjegyzések

*Érintett piac meghatározása*¹¹⁷

158. A GySEV és a MÁV Cargo álláspontja szerint a magyar vasúti áru fuvarozási piac nem tekinthető elkülönült piacnak, ugyanis az egyes szállítási módok között rendkívül intenzív a verseny, különösen a közúti és a vasúti szállítás szegmense között. A MÁV Cargo szerint alig létezik olyan áru, amelynek szállítása nem oldható meg mind közúton, mind vasúton, illetve rendkívül korlátozott azon termékek csoportja, amelyek esetében az áruszállítási módok valamelyike jelentős előnyöket hordoz. A GySEV álláspontja szerint földrajzi piacnak az Európai Unió piaca tekintendő, mivel nincsenek jelentős akadályai annak, hogy az egyes áruszállítással foglalkozó vállalkozások az Európai Unió több országában is kifejtsek tevékenységüket.
159. A GySEV álláspontja szerint a szórt, illetve az irányvonatos küldemények vasúti szállításának piacát külön-külön önálló termékpiacként kell definiálni az eltérő keresleti és kínálati sajátosságok miatt. Kínálati oldalról a szórt forgalmas küldemények továbbításának piacát magas belépési korlátok jellemzik. Keresleti oldalról lényeges különbség, hogy a szórt küldemények továbbítása rendezési szolgáltatásokat is magában foglal, emiatt a szórt forgalmas árutovábbítás költségei magasabbak. A MÁV Cargo álláspontja szerint pedig egymástól elkülöníthető alpiacot alkot az irányvonatos és a szórt fuvarozás, továbbá ezeken belül elkülöníthető a belföldi és a nemzetközi (export, import és tranzit) fuvarozás, amelyek közül a szórt vasúti fuvarozási alpiacok nem versenypiacok.

*Eljárás alá vontak függetlensége*¹¹⁸

160. A GySEV, a MÁV és a MÁV Cargo álláspontja szerint a GySEV, illetve másrésről a MÁV és a MÁV Cargo áru fuvarozási tevékenysége a 2008 novemberéig tartó időszakban versenyjogi értelemben nem volt egymástól független. Ezen időszak alatt ugyanis – álláspontjuk szerint – a GySEV magyar üzemének áru fuvarozási tevékenysége a Magyar Állam egyedüli irányítása alatt állt. 2008. november 26-ig mindhárom eljárás alá vontnak a Magyar Állam 50%-ot meghaladó szavazati joggal rendelkező, többségi tulajdonosa volt. A GySEV előadta továbbá, hogy a Magyar és az Osztrák Állam között kompetencia-megosztás létezett, ami a saját államterület vonatkozásában mindkét állam részére önálló irányítást eredményezett. A szindikátusi szerződés ugyanis úgy rendelkezik, hogy az áru fuvarozást is magában foglaló vállalkozói vasúti üzletág a vezérigazgató közvetlen irányítása alá tartozott, akinek a személyét a GySEV részvényesei között létrejött szindikátusi szerződés alapján a Magyar Állam részvényes volt jogosult meghatározni. Szintén a szindikátusi szerződés alapján mindkét államnak önállóan kell viselnie a saját területén keletkezett

¹¹⁷ Vj-003/2008/039., Vj-003/2008/044., Vj-003/2008/264. (269.), Vj-003/2008/266. (267.), Vj-003/2008/281. (298.) sz. iratok

¹¹⁸ Vj-003/2008/264. (269.), Vj-003/2008/265. (268.), Vj-003/2008/266. (267.), Vj-003/2008/271. (294.), Vj-003/2008/281. (298.), Vj-003/2008/344. (348.), Vj-003/2008/345., Vj-003/2008/347. (346.), Vj-003/2008/349. sz. iratok

személyszállítási veszteségeket, valamint a területén elhelyezkedő infrastruktúra-üzemeltetés és fenntartás bevétellel nem fedezett indokolt költségeit. Az árufuvarozás tekintetében nem volt szükség ilyen szabályozásra, ugyanis e körben nem kell szükségszerűen veszteségekből kiindulni. Emellett, az árufuvarozási díjszabások eltérőek voltak a két országban; a magyarországi díjszabásra a vizsgált időszakban a Magyar Állam minisztériumának jóváhagyásához kötött árufuvarozási díjszabások vonatkoztak, a GySEV osztrák üzemének díjszabására az Osztrák Vasúti Díjszabás volt alkalmazandó, amely utóbbi az osztrák szabályok szerinti hatósági vizsgálat/jóváhagyás alá tartozott. A MÁV álláspontja szerint feltételezhető, hogy a társasággal kapcsolatos döntéseket az állami tulajdonosok nemcsak a társaság keretei között, hanem diplomáciai-kormányzati szinten is egyeztették.

161. Kiemelték, hogy a verseny intenzitása abban az esetben sem lenne két egymástól teljesen független vállalkozás közötti verseny mércéjével mérhető, ha a Versenytanács a GySEV MÁV-tól, illetve MÁV Cargo-tól való függetlenségét állapítja meg. A MÁV-ot, illetve 2008. novemberéig a MÁV Cargo-t a Magyar Állam irányította, mely a GySEV-ben is irányítói szerepet töltött be. Az irányítási viszonyok ilyen kapcsolódása esetén a vállalkozások közötti verseny intenzitása nem mérhető olyan mércével, mint egymással strukturális kapcsolatban nem álló vállalkozások esetén.

VII.2. Keretszerződés alapján folytatott együttműködés¹¹⁹

Vasutak közötti együttműködések

162. A MÁV Cargo és a GySEV előadták, hogy a Keretszerződés olyan nemzetközi normák alapján született, amelyek általánosak az Európai Unióban, és amelyek megfelelnek a vasúti liberalizáció elvárásainak. A Keretszerződésben meghatározott kereskedelmi és technikai együttműködés szabályai ezeket a normákat, különösen a COTIF szabályait tükrözik (lényegében nemzetközi rendelkezéseknek megfelelő szabályok kerülnek alkalmazásra két magyarországi vasútállalat között). A MÁV Cargo hangsúlyozta, hogy indokolatlan különbséget tenni az országhatárral egybeeső infrastruktúra-határ és az országon belüli infrastruktúra-határ között, azaz ami a COTIF alapján a tagállamok határát érintő fuvarozás keretében elfogadható, az a GySEV-MÁV infrastruktúra-határ vonatkozásában sem kifogásolható. Kifogásolta továbbá, hogy a Versenytanács előzetes álláspontja nem tett különbséget a felek által a COTIF alapján, illetve a Keretszerződés alapján végzett fuvarozás között, illetve indokolatlanul preferálja az önálló fuvarozást a különböző módozatok közül.
163. A GySEV hangsúlyozta, hogy Európa-szerte hasonló típusú megállapodások szabályozzák a vasúttársaságok közötti együttműködést, évtizedek óta. Mind a GySEV, mind a MÁV Cargo kötött a szomszédos országok nemzeti vasútjaival (illetve számos magánvasúttal is) hasonló jellegű megállapodásokat.

Keretszerződés hátttere, indokai

164. A GySEV, illetve a MÁV Cargo álláspontja szerint az együttműködés szükségessége a vasúti árufuvarozási szolgáltatás természetéből fakad. Az együttműködés háttérében az

¹¹⁹ Vj-003/2008/044., Vj-003/2008/072., Vj-003/2008/075., Vj-003/2008/165., Vj-003/2008/168., Vj-003/2008/189., Vj-003/2008/264. (269.), Vj-003/2008/265. (268.), Vj-003/2008/266. (267.), Vj-003/2008/281. (298.), Vj-003/2008/326., Vj-003/2008/344. (348.), Vj-003/2008/345., Vj-003/2008/347. (346.) sz. iratok

egymásra épülő szállítások rendszere áll, amelyben az áru úgy jut el rendeltetési helyére, hogy az áruszállítás teljes szakaszán adott esetben több vállalkozás végzi egymást követően az áruk fuvarozását. Hangsúlyozták, hogy a Keretszerződés csak az együttműködés lehetőségét teremti meg, a felek önállóan, infrastruktúra szolgáltatások igénybevételevel is nyújthatnak szolgáltatást.

165. Előadásuk szerint szórt küldemények fuvarozása akkor oldható meg gazdaságosan, ha a vasútvállalat országos szolgáltatási hálózattal rendelkezik. A GySEV-nek párhuzamos országos szolgáltatási hálózat kialakítására és működtetésére objektív gazdaságossági okokból nincs lehetősége, így kizárólag a MÁV Cargo-val együttműködésben tud részt venni a szórt küldemények továbbításában. Álláspontjuk szerint az együttműködés hiányában a szórt küldemények továbbítását nem tudnák ellátni, az ilyen fuvarok a közútra terelődnének. A GySEV álláspontja szerint mindez az irányvonatok továbbításának piacán is hátrányos következményekkel járna, ugyanis a magyar vasúti árufuvarozási piac jelentős megrendelői mind irányvonatos mind szórt forgalomban továbbítandó küldeményeket fuvaroztatnak. A MÁV Cargo előadta továbbá, hogy a belföldi és a nemzetközi szórt fuvarozási piac természetes monopóliumként működik, a másik szolgáltatási területére sem a GySEV, sem a MÁV Cargo nem tudna önállóan belépni.
166. Irányvonatos forgalom esetén a GySEV arra hívta fel a figyelmet, hogy folyamatosan erősödő versenynyomást gyakorol a MÁV Cargo-ra, bár az új fuvarok megszerzése rendkívül időigényes, több éves folyamat. A MÁV Cargo előadása szerint a felek együttműködése a nemzetközi irányvonatos szegmensre terjed ki, a belföldi irányvonatos forgalmat önállóan bonyolítják.
167. Álláspontjuk szerint a Keretszerződés hozzájárul a fuvarozás ésszerűbb megszervezéséhez, az erőforrások jobb kihasználásához és növeli a felek versenyképességét a tágabb értelemben vett fuvarozási piacon. Az ügyfelek által elvárt „egyablakos ügyintézésnek” köszönhetően a szerződési feltételek több vasúttársasággal történő egyenkénti megtárgyalására nem kerül sor, az ügyvivő vasúttársaság valamennyi résztvevő vállalkozás nevében, a teljes szakaszra vonatkozóan ad ajánlatot. Ezáltal az ügyfelek adminisztratív és tranzakciós költségeket takarítanak meg. A Keretszerződés alkalmazásával megvalósuló egységes, közös fuvarozási eszköz használat révén elkerülhető a küldemény átrakása az egyes fuvarozási szakaszok határpontjain, ami többletköltséggel és idővesztéssel jár, és árubiztonsági szempontból is kockázatos. A közös kocsihasználat útján a kisebb vasúttársaságok megsokszorozhatják kapacitásukat, mivel lehetővé teszi, hogy a vasúttársaság az adott pályakapacitást felhasználó vonatát minél jobban kiterhelje. Az együttműködés alapján nincs szükség a mozdonyok cseréjére sem a fuvarozási szakaszok határpontjain. A kereskedelmi együttműködésnek minőségi előnyei is vannak, mivel – a felek által meghatározott átadási/átvételi szabályoknak köszönhetően – a szállítási idő rövidebb, a fuvarozás minősége jobb. A vasút közötti szembeni versenyképességének biztosítása, a közúti forgalom vasútra való terelése révén az együttműködés pozitív környezetvédelmi hatással is jár. A felek együttműködése révén a nemzetközi verseny szempontjából is növeli a versenyképességet (ami nemcsak a vállalkozó vasút fuvarozási árbevétele, de a magyar pályahálózat használatából származó infrastruktúra bevételek okán is jelentőséggel bír).

168. Az eljárás alá vontak szerint a Keretszerződés hatékonysági előnyei különösen a szórt forgalomban, de az irányvonatos szegmensben is jelentkeznek. A felek az együttműködés keretében igen jelentős mértékben működnek együtt szórt fuvarozás közös megvalósítása érdekében, ennek hiányában számos viszonylatban nem tudnának versenyképes ajánlatot tenni, ugyanis az önállóan kizárható díj magasabb lenne, mint a közúti fuvardíj.
169. A Keretszerződésen alapuló pénzügyi-számveteli jellegű együttműködés indokát a felek abban látják, hogy egy külön leszámoló hivatal létrehozása nem csupán csökkentené a gazdasági hatékonyságot (aránytalanul nagy költségeket jelentene), de a vasúttársaságok közötti együttműködést is ellehetetlenítené (szintén a megrendelők hátrányára), hiszen a szolgáltatások lassulását, átláthatatlanságát eredményezné. Az önálló elszámolást egyrészt az adminisztratív korlátok, az ügyfelekre háruló tranzakciós költségek és az ebből adódó, az ügyfelek oldaláról tapasztalható elzárkózás, másrészt az önálló leszámoló hivatal felállításához és működtetéséhez kapcsolódó jelentős költségek akadályozzák. A GySEV nyilatkozata szerint a MÁV Cargo-val történő együttműködés nélkül, kizárólag a GySEV által végzett (irányvonatos) áruszállítás esetében az ügyfelekkel történő elszámolást viszont a GySEV végzi. A GySEV önálló leszámolói státuszának létrehozásához a Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egylet (Union Internationale des Chemins de Fer, a továbbiakban: UIC) keretein belül módosításokat kellene kérvényezni, ugyanis a nemzetközi vasúti forgalomban a fuvardíj-elszámolás országhatár-országhatár viszonylatban, ún. tarifa-határpontok vagy tarifa-metszőpontok alapján történik. A GySEV és a MÁV Cargo vonalának határpontjai nem tarifa határpontok, így ezt nagyvasúti leszámolásban közvetlenül nem lehet pénzügyileg rendezni.
170. Hangsúlyozták, hogy a Keretszerződés a leszámolási együttműködés, illetve a kedvezményekről történő értesítés mellett sem biztosít lehetőséget arra, hogy a felek érzékeny piaci információkat cseréljenek egymással, mivel a verseny az egyedi kedvezmények szintjén zajlik, amelyről a felek semmilyen körülmények között nem tájékoztatják egymást.
171. Hangsúlyozták azt is, hogy a leszámolási együttműködés szintén a vasúti áru fuvarozás nemzetközi gyakorlatát tükrözi, és nem vonatkozik az egyéni kedvezményekre és az önállóan végzett szolgáltatásokra. Ennek megfelelően a Keretszerződés alapján leszámolási szolgáltatást nyújtó MÁV Cargo a GySEV díjszintjét abban az esetben ismeri, ha a GySEV javára valamilyen partnertől fuvardíjat szed be, más esetben az elszámolás alapját képező fuvarokmány el sem jut a MÁV Cargo-hoz. Leszámolási együttműködés hiányában a GySEV-nek önálló leszámoló hivatalt kellene működtetnie, amelynek megvalósítása jelentős beruházást igényel.
172. Mindezek alapján az eljárás alá vontak álláspontja szerint a Keretszerződés a közös célok elérésének hatékony módja, és nem köti a feleket olyan kérdésekben, amelyek az együttműködés közös fuvarfeladat ellátásához szükséges mértékét meghaladnák. Álláspontjuk szerint nem ismert más kevésbé versenykorlátozó megoldás az együttműködésre, illetve elmondható az is, hogy a Keretszerződés megkötése nem zárja le az érintett piacot, amint azt a magánvasutak térnyerése is bizonyítja. A Keretszerződés semmiképpen sem eredményezi azt, hogy a felek megszűnnének egymás versenytársai lenni, mind a GySEV, mind a MÁV Cargo fuvaroz önállóan.

Keretszerződés a gyakorlatban

173. A GySEV és a MÁV Cargo előadta, hogy a jogszabályi környezet adta lehetőségek ellenére 2004. május 1-jei piacnyitást követően is számos tényleges akadály fennmaradt, amely késleltette az intenzívebb verseny kialakulását. A GySEV előadása szerint az európai vasúti fuvarozási rendszer technikai, infrastrukturális elemeinek nagy része nemzetállamonként eltérő. A vasúti fuvarozók közötti technikai-technológiai együttműködés ezért elengedhetetlen a vasúti fuvarozási folyamat szinte minden elemében. Emellett, a piacnyitást megelőzően kialakult struktúrákhoz a piac résztvevői, így az ügyfelek is hozzászórtak, illetve a nemzeti vasúttársaság jól kiépített kapcsolatrendszerrel rendelkezett. Az ügyfélszerzés emiatt csak fokozatosan tudott megvalósulni, de áru fuvarozási teljesítményén belül 2007-től kezdődően folyamatosan növekedett az önállóan, a MÁV Cargo-val történő együttműködés nélkül bonyolított irányvonatos forgalmak aránya. A piacnyitást követően a GySEV szolgáltatási hálózatához közel eső szállítmány volt az első olyan forgalom, amely lehetővé tette a GySEV számára a MÁV infrastruktúrát érintő önálló irányvonatos forgalmak lebonyolítását.
174. A MÁV Cargo álláspontja szerint infrastruktúra-határ szerinti felosztásról nem beszélhetünk, hiszen az infrastruktúrához valamennyi piaci szereplő ugyanolyan feltételekkel fér hozzá. A felek számára nem az állami infrastruktúra, hanem saját szolgáltatási hálózatuk bír elsődleges jelentőséggel, ugyanis ezen kívül a fuvarozáshoz szükséges szolgáltatásokat meg kell rendelni. Mindkét társaság megörökölt egy közel száz év alatt kialakított személy és eszközállományt, amely meghatározott területre összpontosul, ennek bővítése csak jelentős beruházással volna lehetséges.
175. A MÁV Cargo előadta, hogy racionális üzleti megfontolásokon alapuló önálló döntés eredménye, hogy nem fuvarozott a GySEV területén. Szórt fuvarozásban a MÁV Cargo nem versenyképes, belföldi irányvonat gyakorlatilag nem létezik a GySEV területére, nemzetközi irányvonat esetén pedig a MÁV Cargo egyszerűen kikerüli a GySEV területét. Ez utóbbi esetben a MÁV Cargo mindig a szolgáltatási hálózatán fekvő Hegyeshalmot preferálja, elsődleges célja ugyanis a teljes forgalom megszerzése, és nem az, hogy a felek közösen fuvarozzanak. Ugyan a hegyeshalmi és soproni átmenetre azonos %-os kedvezményt ad az ügyfél részére a díjtételből a MÁV Cargo, de ezáltal Hegyeshalmot preferálja, mivel az eltérő kilométer távolságok (Sopron felé hosszabb a pálya) miatt a nettó díj Hegyeshalom felé kedvezőbb. Az, hogy az adott forgalom melyik határátmeneten valósul meg, kizárólag az ügyfél döntésén múlik.
176. A GySEV előadása szerint az általa nyújtott többlet-szolgáltatások miatt az ügyfelek gyakran kifejezetten a fuvarnak a GySEV-vel történő együttműködés keretében történő lebonyolítására adnak megrendelést. A GySEV ugyanis, elsősorban a soproni rendező pályaudvaron, számos kiegészítő szolgáltatást tud nyújtani az ügyfelek számára az osztrák-magyar határátmeneti fuvarok vonatkozásában. Nyugat- és Kelet-Európa között a soproni rendező-pályaudvaron található továbbá az első határpont, ahol nem bizalmi elvű a vonatátadás, vagyis minden egyes küldeményt tételesen átvizsgálnak. A Sopronban igazított rakományokat Kelet-Európa felé nem, vagy csak nagyon ritka esetekben tartóztatják fel a keleti határpontokon.

21-es vonal átadása

177. A GySEV, a MÁV Cargo és a MÁV előadása szerint a 21-es vonal üzemeltetésének a GySEV részére történő átadása a Magyar Állam tulajdonosi döntése volt.
178. A GySEV előadta, hogy a pályahálózat és az ahhoz kapcsolódó ingatlanok, berendezések a Magyar Állam tulajdonát képezik, így a Magyar Állam mint tulajdonos egyoldalúan hozott döntése volt szükséges a vagyongazdálkodási jogok átruházásához is. Ezt igazolja a Kincstári Vagyoni Igazgatóság és a GySEV között létrejött vagyongazdálkodási szerződés is. A GySEV előadta továbbá, hogy a Szombathely-Szentgotthárd vasútvonal esetében is az egymásra épülő szállítások rendszerében működnek együtt a felek, vagyis közös fuvarozás esetén a szállítmányt a GySEV továbbítja ezen a szakaszon. A vasúti pályaszakasz üzemeltetésének átadása a szolgáltatási pontok üzemeltetésének átadását is jelenti, ahogy valamennyi korábbi vonalátadás esetében. A GySEV a vizsgált időszakban integrált (pályavasúti és áru fuvarozási tevékenységet egyaránt végző) vasúttársaságként működött, ezért a gazdaságossági szempontok azt indokolták, hogy a 21-es vonal átvételét követően a szolgáltatási pontokat is a GySEV üzemeltesse.
179. A MÁV Cargo álláspontja szerint a 21-es vonal átadásával kapcsolatos tulajdonosi döntés végrehajtása tette szükségessé az egyeztetést. Nem az áru fuvarozó vasutak folytatták le azonban a megbeszéléseket, hanem a pályavasutak; az áru fuvarozó vasutak mint a kérdéses infrastruktúrákat használó vasutak, csak a folyamat végén kapcsolódtak be az átadásba. A vonal átadása kapcsán keletkezett e-mail azt taglalja, hogy a pályavasút szolgáltatás nyújtása szempontjából az e-mail szerzője kivel áll majd kapcsolatban. Így a 21-es vonal tekintetében a GySEV vonat azt jelenti, hogy a GySEV ad le tehervonati menetvonal igényt a Szombathelyről Szentgotthárd irányába induló tehervonatokra, míg Szombathelyig (más vonalon) pedig a MÁV Cargo. Nem ez volt az első vonalátadás a vállalkozások között, annak kialakult és mindenki által elfogadott gyakorlata volt. Ahogy a korábbi vonalátadások esetében így most is egyértelmű volt a cégek számára, hogy a Magyar Állam az egyik vasútjától a másiktól a teljes infrastruktúrát és annak minden tevékenységét átadja (azaz a teljes infrastruktúrát, humán erőforrást, továbbá a kapcsolódó személyszállítást és az áru fuvarozási tevékenységet is).
180. A GySEV és a MÁV Cargo az iparvágány-szolgáltatási szerződések kapcsán előadta, hogy a szerződések nem kerültek a GySEV-nek átadásra, ugyanis a GySEV az érintett két ügyféllel új szerződéseket kötött.

Módosító megállapodás

181. A Módosító megállapodás kapcsán a GySEV hivatkozott arra, hogy az RCA / MÁV Cargo ügyben hozott döntésnek megfelelően a MÁV Cargo és a GySEV elvégezték a Keretszerződés versenyjogi szempontú vizsgálatát, és tárgyalásokat folytattak az esetleges módosítások szükségességéről. A vizsgálat igazolta, hogy a felek együttműködése, és az ennek alapjául szolgáló Keretszerződés nem versenykorlátozó, így a feleknek a Keretszerződés tartalmán nem, csupán szövegezésén kellett változtatni, a Keretszerződés szövegét a félreértések elkerülése érdekében egyértelművé tenni annyiban, hogy félreérthetetlenül tükrözze a felek együttműködésében egyébként a gyakorlatban is megvalósuló feltételeket. A GySEV és a MÁV Cargo álláspontja szerint az Európai Bizottság által is jóváhagyott megállapodás alapján a felek vizsgált együttműködése összeegyeztethető az EUMSz. 101. cikkével (és így a Tpv. 11. §-ával).

182. A GySEV és a MÁV Cargo hivatkozott arra is, hogy az Európai Bizottság az RCA/MÁV Cargo ügyben részletes vizsgálat alá vette a Keretszerződést, így téves az a megállapítás, mely szerint a bizottsági eljárásnak az együttműködés vizsgálata nem képezte tárgyát. A MÁV Cargo hivatkozott arra, hogy az RCA / MÁV Cargo ügyben az Európai Bizottság részletekbe menően megismerte a Keretszerződés tartalmát, és sem a kötelezettségvállalás végrehajtását felügyelő ügygondnok, sem az Európai Bizottság nem fogalmazott meg semmilyen aggályt azzal kapcsolatban, elfogadva, hogy a vasúti áruszállítás tekintetében szükséges ilyen megállapodások megkötése. A GySEV szerint a Keretszerződés egyik elemével kapcsolatos kötelezettségvállalás megfogalmazása egyértelműen azt mutatja, hogy a Bizottság a felek együttműködése tekintetében versenyjogi vizsgálatot végzett, valamint tisztában volt az egymásra épülő szállítások rendszerében történő szolgáltatásnyújtással is, ugyanakkor nem azonosított versenyjogi aggályokat a felek együttműködésével kapcsolatban.
183. Álláspontjuk szerint a Módosító megállapodás nem érinti alapjaiban a felek együttműködését, mivel azt a felek versenyjogilag elfogadhatónak tekintették. Az Európai Bizottság döntése alapján elsősorban az elszámolási (számlázási) szolgáltatás tekintetében módosult a Keretszerződés. A többi módosítás abból a szempontból fontos, hogy a felek igyekeztek tisztázni az esetlegesen értelmezési kérdéseket felvető rendelkezések tartalmát. Mindezek alapján álláspontjuk szerint a GVH sem juthat ellentétes következtetésre az Európai Bizottsággal.
184. A GySEV előadta, hogy a Keretszerződés alapján a felek a Módosító megállapodást megelőzően is önállóan léptek fel azokban az esetekben, amikor az együttműködés keretein kívül nyújtottak szolgáltatást ügyfeleik számára. A Módosító megállapodásra csupán az Európai Bizottság által megkövetelt, a szövegezés egyértelművé tétele miatt volt szükség.
185. A GySEV előadta, hogy a kötelezettségvállalások végrehajtását felügyelő monitoring trustee által a végrehajtásról készített jelentése kifejezetten úgy fogalmaz, hogy „*az együttműködési szerződésekkel kapcsolatban nincs további tennivaló*”. Mindezek alapján igazolható, hogy az Európai Bizottság eljárásában vizsgálat alá vette az Keretszerződést és annak érdemével kapcsolatban nem fogalmazott meg aggályt.

VII.3. Árufuvarozási díjszabások egységessége¹²⁰

186. Az eljárás alá vontak szerint az egymást követő fuvarozás elve alapján együttműködő vasúttársaságok esetében bevett gyakorlat, hogy egységes tarifák kerülnek kihirdetésre. Az egymásra épülő szállítások rendszere a vasutak közötti együttműködésben az ügyfeleknek nyújtott szolgáltatások nagyfokú szabványosítását követeli meg, amely magába foglalja a nyilvánosan meghirdetett tarifák egységességét is. Ez a gyakorlat megkönnyíti az ügyfelek számára az eligazodást a tarifák között, megkönnyíti a vasutak közötti együttműködést és elszámolást, elősegítve ezzel a vasút versenyképességének növelését a közúttal szemben, illetve egyszerűbbé teszi a fuvarozók között a leszámolást, a kedvezmények alkalmazását is.

¹²⁰ Vj-003/2008/072., Vj-003/2008/075., Vj-003/2008/118., Vj-003/2008/189., Vj-003/2008/191., Vj-003/2008/200., Vj-003/2008/264. (269.), Vj-003/2008/265. (268.), Vj-003/2008/266. (267.), Vj-003/2008/270., Vj-003/2008/277. (289.), Vj-003/2008/278. (287.), Vj-003/2008/281. (298.), Vj-003/2008/344. (348.), Vj-003/2008/345., Vj-003/2008/347. (346.) sz. iratok

187. A GySEV és a MÁV Cargo szerint a közös díjszabásoknak létezik egy másik fajtája is, a köteléki díjszabás. A köteléki díjszabás a nemzetközi áru fuvarozási gyakorlatban bevett értékesítési kategória, ami az egymásra épülő fuvarok rendszerének működtetéséhez kapcsolódik. Köteléki díjszabás esetén a vasútállatok a saját maximális fuvardíjait, a fuvardíj megállapításának módját közösen kiadott köteléki díjszabásban teszik közzé, a köteléki díjszabás az egymás nevében kijánlható maximális díjakat tartalmazza. A fuvar költség megállapítása ugyanakkor vállalkozásonként külön-külön történik.
188. Mindez az eljárás alá vontak viszonylatában – a Magyar Állam ráhatása folytán – 2007. július 18-ig a díjszabásaik azonosságát is eredményezte. Ezen időpontot követően a két társaság áru fuvarozási díjszabásában foglalt, a gyakorlatban a közös fuvarozás „listaáraként”, közös tarifájaként működő díjak mértéke is eltérést mutat.
189. Az eljárás alá vontak érvelése szerint a 2004-2005-ös időszakban az árudíjszabások feletti minisztériumi jóváhagyás a GKM közvetlen irányítását jelentette a díjszabások kialakítása felett, illetve a GKM a jóváhagyáson túlmenően már annak megalkotását is befolyásolta. A vasúttársaságok által kezdeményezett díjszabás módosítások minden egyes elemét a GKM ellenőrizte és felülvizsgálta, és több esetben elutasította a vasúttársaságok javaslatait. Az ezen időszakban készült és jóváhagyásra előterjesztett árudíjszabások ennek megfelelően – a GKM révén – a Magyar Állam egyoldalú aktusának tekinthetők, amely kizárja az eljárás alá vontak felelősségét a díjszabások egységességéért, illetve az állami ráhatás legalábbis a jogsértés súlyát jelentősen csökkentő körülménynek minősül. Az üzletszabályzat részét képező árudíjszabás jóváhagyását a 2006-2009-es időszakban végző MVH, majd NKH – a 2005. évi Vtv. szerinti piacfelügyeleti jogkörből adódóan – eljárása során a versenyszempontokat is vizsgálhatta és vizsgálta is, és ha a hatóságok a liberalizált piac szempontjából aggályosnak ítélték volna a díjszabásokat, felléphetek volna velük szemben. Ezzel együtt a jóváhagyási aktusra tekintettel az állami közrehatás ebben az időszakban is érvényesült, ami kihat az eljárás alá vontak felelősségére, illetve annak mértékére.
190. A MÁV Cargo szerint a vasúti áru fuvarozási díjakkal kapcsolatos egyeztetés a 2007. júniusi e-mail váltás alapján nem állapítható meg. Ennek kapcsán hivatkozott arra, hogy az e-mail szerzője a két vasúttársaság díjszabás tervezetének azonosságát akkor rögzítette, amikor a MÁV Cargo a díjszabását már elfogadta és hatósági jóváhagyásra előterjesztette, valamint arról az ügyfeleket is értesítette. Ily módon a MÁV Cargo már önállóan döntött a saját díjairól, azokat nyilvánosságra hozta, így az e-maillal összefüggésben legfeljebb az állítható, hogy a GySEV később a saját döntése alapján ugyanazokat a díjakat tervezte elfogadni.
191. Az eljárás alá vontak előadása szerint a nyilvánosan meghirdetett tarifa csak egy laza keretet biztosít az együttműködés díjszabási háttéréhez, mivel a (bruttó) díjszabás az ügyfelekkel folytatott tárgyalásoknak csak a kiindulópontja volt, és a gyakorlatban nem eredményezte egységes díjak alkalmazását, tekintettel arra, hogy a végső ár kialakításában meghatározó szerepe van a kedvezményezési rendszernek. Az eljárás alá vontak rámutattak arra, hogy a „nettó” fuvardíj az ügyfél felé nem minden esetben a díjszabás szerinti „bruttó” fuvardíjból adott kedvezményként, hanem konkrét – a díjszabáshoz viszonyítva kedvezményes – árajánlatként jelent meg. Olyan viszonylatokban, ahol az áru fuvarozás útvonalára több alternatíva (Sopron, Hegyeshalom) áll rendelkezésre, az érintett vasutak az egységes tarifa ellenére az adott

kedvezmény, illetve visszatérítés (refrakcia) mértékén keresztül versenyeznek azért, hogy az ügyfél olyan útvonalat válasszon, amely a lehető legnagyobb mértékben az adott vasút vonalán halad keresztül. Ennek kapcsán a MÁV Cargo hangsúlyozta azt is, hogy a Keretszerződésben a Sopron, illetve Hegyeshalom határátmenet használatára vonatkozóan meghatározott „azonos árak, azonos kedvezmények elve” nem azonos fuvardíjat, hanem azonos kilométerdíjat jelentett az egyes viszonylatokban, ami a hosszabb fuvarozási útvonalat jelentő soproni határátmenet esetében magasabb fuvardíjat eredményezett.

192. Az eljárás alá vontak hivatkoztak arra, hogy a díjszabás szerkezete és az árképzés módszertana közötti egyezés nem valamely közöttük létrejött megállapodásra, hanem a vasúti áru fuvarozásban alkalmazott szabványokra (így az árudíjszabások szerkezete tekintetében az UIC döntvényén alapuló mintaszabályzatra) vezethető vissza, amelynek lényege, hogy a vasutak az ügyfelek számára egységes szerkezetű, áttekinthető és összehasonlítható díjszabást tegyenek közzé. Az árképzés módszertana tekintetében, ha egy vasúttársaság valamelyik díjszabási rendszer (tömegelosztályos, illetve kocsidíjas) alkalmazása mellett dönt, a díjszámítás módja minden esetben azonos lesz.
193. Az eljárás alá vontak előadása szerint díjszabásaik egységessége irányába hatott a COTIF-ban 1980 óta rögzített – és a COTIF 1999 hatályba lépéséig érvényesülő – fuvarozási kényszer és díjszabási kényszer is. A COTIF 1980 szerinti díjszabási kényszer az árképzési szabadságot korlátozó jogintézmény volt azzal, hogy a fuvarozási kényszerben lévő vasúttársaság számára kizárólagos jelleggel az adott tagállamban érvényesen kihirdetett díjszabás alkalmazását írta elő, illetve a Magyar Állam is ennek megfelelően járt el, amikor egységes díjszabást hagyott jóvá.
194. A GySEV szerint az egymást követő fuvarozás elve alapján kialakított egységes díjszabás a vasúti áru fuvarozás nemzetközileg szokásos és elfogadott gyakorlatát tükrözi. A GySEV és a MÁV Cargo (illetve jogelődje, a MÁV) közösen végzett fuvarozásai vonatkozásában a tarifaközösség a második világháború óta folyamatosan működő árazási és elszámolási rendszer. A vasúti liberalizációban hosszabb tapasztalattal rendelkező nyugat-európai országokban (pl. Ausztria, Németország) az egymásra épülő szállítások keretei között együttműködő állami áru fuvarozási vasúttársaság és az adott országban vasúti infrastruktúrával rendelkező magánvasutak szintén egységes áru fuvarozási díjakat alkalmaznak. A GySEV az ausztriai vonalain – hasonlóan a saját infrastruktúrával rendelkező többi osztrák magánvasúthoz – tarifaközösségben áll az RCA-val, oly módon, hogy az RCA által kiadott díjszabást használja. A MÁV, illetve a MÁV Cargo is hangsúlyozta, hogy az egyes áru fuvarozó vasutak honlapján több megállapodás is megtekinthető, amelyben különböző vasúttársaságok egységes díjszabásban állapodnak meg a közösen végzett szolgáltatások esetére.

VIII. Jogi értékelés

195. A Tpv. 11. §-ának (1) bekezdése szerint tilos a vállalkozások közötti megállapodás és összehangolt magatartás, valamint a vállalkozások társadalmi szervezetének, a köztestületnek, az egyesülésnek és más hasonló szervezetnek a döntése (a továbbiakban együtt: megállapodás), amely a gazdasági verseny megakadályozását, korlátozását vagy torzítását célozza, vagy ilyen hatást fejthet, illetve fejt ki. Nem minősül ilyennek a megállapodás, ha egymástól nem független vállalkozások között jön létre.
196. A (2) bekezdés szerint ez a tilalom vonatkozik különösen:
- a) a vételi vagy az eladási árak, valamint az egyéb üzleti feltételek közvetlen vagy közvetett meghatározására;
 - d) a piac felosztására, az értékesítésből történő kizárásra, az értékesítési lehetőségek közötti választás korlátozására.
197. Az EUMSZ. 101. cikke a Tpv.-vel azonos szabályozást tartalmaz. Az EUMSZ. 101. cikkének (1) bekezdése szerint a közös piaccal összeegyeztethetetlen és ezért tilos minden olyan, vállalkozások közötti megállapodás, vállalkozások társulásai által hozott döntés és összehangolt magatartás, amely hatással lehet a tagállamok közötti kereskedelemre, és amelynek célja, vagy hatása a közös piacon belüli verseny megakadályozása, korlátozása vagy torzítása, így különösen:
- a) a beszerzési, vagy eladási árak, illetve bármely egyéb üzleti feltétel közvetlen vagy közvetett rögzítése;
 - c) a piacok, vagy a beszerzési források felosztása.
198. Az Európai Közösséget létrehozó Szerződés 81. és 82. cikkében foglalt versenyszabályok végrehajtásáról szóló, 2004. május 1. napjától hatályos 1/2003/EK tanácsi rendelet¹²¹ (a továbbiakban: 1/2003/EK rendelet) 3. cikkének (1) bekezdése kimondja, hogy a nemzeti versenyjog alkalmazása nem vezethet azoknak a megállapodásoknak, vállalkozások társulásai döntéseinek vagy összehangolt magatartásoknak a megtiltásához, amelyek befolyásolhatják ugyan a tagállamok közti kereskedelmet, de a versenyt az EUMSZ. 101. cikkének (1) bekezdése szerinti értelemben nem korlátozzák, az EUMSZ. 101. cikke (3) bekezdése feltételei alkalmazásának eleget tesznek vagy valamelyik, az EUMSZ. 101. cikke (3) bekezdésének alkalmazására kiadott rendelet hatálya alá esnek.

VIII.1. Alkalmazandó jog

VIII.1.1. Tagállamok közötti kereskedelem érintettsége

199. Az 1/2003/EK rendelet 3. cikkének (1) bekezdése kimondja, hogy amikor a tagállamok versenyhatóságai az EUMSZ. 101. cikkének (1) bekezdése szerinti megállapodásokra, vállalkozások társulásainak döntéseire vagy összehangolt magatartásokra, amelyek az

¹²¹ Hivatalos Lap 2004. évi magyar különkiadás, 8. fejezet, 2. kötet 205. o.

ezen előírás szerinti értelemben befolyásolhatják a tagállamok közti kereskedelmet, nemzeti versenyjogot alkalmaznak, akkor az ilyen megállapodásokra, döntésekre vagy összehangolt magatartásokra az EUMSZ. 101. cikkét ugyancsak alkalmazzák.

200. Az 1/2003/EK rendelet 5. cikke szerint a tagállamok versenyhatóságainak hatáskörük van arra, hogy egyedi esetekben az EUMSZ. 101. cikkét alkalmazzák.
201. A kereskedelemre gyakorolt hatás kritériuma egy olyan önálló jogi kritérium, amelyet minden esetben egyedileg kell értékelni. Joghatóság elhatároló kritérium, amely meghatározza a közösségi versenyjog alkalmazásának hatókörét.¹²²
202. A tagállamok közötti kereskedelem fogalmáról szóló bizottsági közlemény¹²³ (a továbbiakban: TKKÉ közlemény) 13. pontja szerint a kereskedelemre gyakorolt hatás kritériuma az EUMSZ. 101. és 102. cikke alkalmazásának hatókörét azokra a megállapodásokra és magatartásokra korlátozza, amelyek alkalmasak arra, hogy az Unión belül legalább minimális szinten határokon átnyúló hatást gyakoroljanak. Az Európai Bíróság megfogalmazása szerint a megállapodás vagy magatartás arra való alkalmasságának, hogy a tagállamok közötti kereskedelemre hatást gyakoroljon, „érzékelhetőnek” kell lennie.¹²⁴
203. A 101. cikk megfogalmazásából, valamint az uniós bíróságok ítélkezési gyakorlatából következik, hogy a kereskedelemre gyakorolt hatás kritériumának alkalmazásakor különösen három összetevővel kell foglalkozni: a „tagállamok közötti kereskedelem”, a „hatással lehet”, és az „érzékelhetőség” fogalmával.
204. A TKKÉ közlemény alapján a „tagállamok közötti kereskedelem” fogalmába beletartozik minden határokon átnyúló gazdasági tevékenység, azaz nem korlátozódik a határokon átnyúló hagyományos áru- és szolgáltatáscserére. A kereskedelem fogalma olyan eseteket is magában foglal, amelyekben a megállapodás a piaci verseny szerkezetére gyakorol hatást. A kereskedelemre gyakorolt hatás kritériumának alkalmazása független az érintett földrajzi piacok meghatározásától: a tagállamok közötti kereskedelemre olyan esetben is lehet hatást gyakorolni, ha az érintett piac egyetlen tagállam területe vagy területének egy része.¹²⁵
205. A „hatással lehet” kifejezés arra utal, hogy jogi vagy ténybeli objektív tényezők egy csoportja alapján kellő mértékű valószínűséggel előre láthatónak kell lennie annak, hogy egy megállapodás, illetve magatartás közvetlen vagy közvetett, tényleges vagy potenciális hatást gyakorolhat a tagállamok közötti kereskedelem szerkezetére. A kereskedelemre gyakorolt hatás értékelése szempontjából az érintett vállalkozások szubjektív szándéka közömbös. Az uniós jog alkalmazhatóságának megállapításához elegendő továbbá, ha a megállapodás alkalmas arra, hogy az Unión belüli verseny szerkezetére hatással legyen, nem szükséges, hogy ténylegesen gyakoroljon ilyen hatást.¹²⁶ A kereskedelemre gyakorolt hatás értékelése számos körülmény alapján történik, amelyek önmagukban nem feltétlenül döntőek, ideértve a megállapodás

¹²² TKKÉ közlemény 12. pontja, 56/64. és 58/64. sz. egyesített ügyek, Consten és Grundig (EBHT 1966., 429. o.), valamint 6/73. és 7/73. sz. egyesített ügyek, Commercial Solvents (EBHT 1974., 223. o.)

¹²³ A kereskedelemre gyakorolt hatásnak a Szerződés 81. és 82. cikke szerinti fogalmáról szóló bizottsági közlemény [Hivatalos Lap C 101., 2004.4.27., 81. o.]

¹²⁴ 22/71. sz. Béguelin-ügy (EBHT 1971., 949. o., 16. pont.)

¹²⁵ TKKÉ közlemény 19.-22. pontok

¹²⁶ TKKÉ közlemény 23., 25.-27. pontok

természetét, a megállapodás tárgyát képező áruk jellegét, és a megállapodást kötő felek piaci helyzetét és súlyát. Mindezekben túl figyelembe kell venni azt a ténybeli és jogi környezetet, amelyben a megállapodás érvényesül. A gazdasági és jogi környezet befolyásolja, hogy a magatartás mennyiben képes hatást gyakorolni a tagállamok közötti kereskedelemre.¹²⁷

206. A tagállamközi kereskedelemre gyakorolt hatásnak „érzékelhetőnek” kell lennie. Ha a megállapodás természeténél fogva alkalmas arra, hogy hatást gyakoroljon a tagállamok közötti kereskedelemre, illetve minél nagyobb a megállapodásban részes vállalkozások piaci súlya, annál nagyobb valószínűséggel tekinthető érzékelhető mértékűnek a tagállamok közötti kereskedelemre gyakorolt hatás.¹²⁸ Az érzékelhetőség megállapítása során a „kereskedelemre gyakorolt hatás nem érzékelhető mértéke” szabály, a NAAT-szabály (non-appreciable affect on trade) az irányadó. A NAAT egy olyan negatív vélelem, amely kimondja, hogy a tagállamok közötti kereskedelemre hatást gyakorló megállapodások milyen feltételek mellett nem érintik egyébként érzékelhető mértékben a tagállamok közti kereskedelmet. A NAAT-szabály alapján amennyiben az érintett vállalkozásoknak a megállapodás tárgyát képező termékekkel megvalósított együttes éves közösségi forgalma meghaladja a 40 millió eurót, illetve a felek együttes piaci részesedése legalább egy, a Közösségen belüli érintett piacon meghaladja az 5 %-ot, akkor az érzékelhetőség valószínűsíthető.¹²⁹
207. Jelen ügyben az eljárás alá vontak magatartása a magyar vasúti áru fuvarozás – mindenkori – két legjelentősebb vállalkozásának megállapodása, amely Magyarország mint tagállam egész területére kiterjed. Az európai uniós joggyakorlat¹³⁰, illetve a fentebb említett TKKÉ közlemény alapján az egy tagállam egész területére kiterjedő megállapodások természetüknél fogva azzal a hatással járnak, hogy erősítik a piacok nemzeti alapon történő felosztását és így akadályozzák az EUMSZ. céljának tekintett kölcsönös gazdasági átjárhatóságot.
208. Tekintettel a megállapodással érintett szolgáltatás természetére (szállítás), valamint arra, hogy a magatartás a részes vállalkozások belföldi és nemzetközi (amely esetében meghatározó az Európai Unió tagállamaiba irányuló forgalom) áru fuvarozási teljesítményét is érinti, kétségtelen a határokon átvitelő szolgáltatásnyújtásra, gazdasági tevékenységre utaló elem a megállapodásban. A megállapodás tekintetében a kereskedelem szerkezetére gyakorolt hatásra utal a Keretszerződés – preambulum szerinti – célja is. A megállapodás gazdasági és jogi környezete kapcsán nem hagyható figyelmen kívül a vasúti piac liberalizációja, amely belföldi és határon átnyúló viszonylatban egyaránt támogatja és ösztönzi a vasúttársaságok versenyét. A GySEV mint két tagállam tulajdonában álló, osztrák és magyar üzemmel és infrastruktúrával is rendelkező vállalkozás tevékenysége és az általa kötött megállapodás szükségszerűen hatással lehet egy másik tagállamba (Ausztria) irányuló, illetve érintésével zajló kereskedelemre. Mindezen körülmények fényében a megállapodás alkalmas arra, hogy

¹²⁷ TKKÉ közlemény 28., 32. pontok

¹²⁸ TKKÉ közlemény 44.-45. pontok

¹²⁹ TKKÉ közlemény 50.-52. pontok

¹³⁰ 8/72. sz. ügy Vereeniging van Cementhandelaren kontra Bizottság [EBHT 1972., 977. o.] 29. pont; 42/84. sz. ügy Remia és mások kontra Bizottság [EBHT 1985., 2545. o.] 22. pont; és C-35/96. sz. ügy Bizottság kontra Olaszország [EBHT 1998., I-3851. o.] 48. pont; C-309/99. sz. J. C. J. Wouters, J. W. Savelbergh és Price Waterhouse Belastingadviseurs BV kontra Algemene Raad van de Nederlandse Orde van Advocaten [EBHT 2002., I-1577. o.]

közvetlenül is, de legalább közvetett módon, és legalább potenciális hatást gyakoroljon a tagállamok közötti kereskedelemre.

209. A rendelkezésre álló adatok alapján az eljárás alá vont vállalkozások áru fuvarozási tevékenységből származó árbevétele meghaladja a NAAT-szabályban foglalt forgalmi küszöböt, és a részes vállalkozások piaci súlya alapján a piaci részesedési küszöb is teljesül, így módon a tagállamok közötti kereskedelemre gyakorolt hatás érzékelhető mértékűnek tekinthető.
210. Mindezek következtében a vizsgált megállapodás hatással lehet a tagállamok közötti kereskedelemre, vagyis a magatartásra az EUMSZ. 101. cikke – a Tpv. 11. §-a mellett – ugyancsak alkalmazandó.
211. A Tpv. és az EUMSZ. megállapodásokra vonatkozó anyagi jogi szabályainak tartalmi egyezőségére és az 1/2003/EK rendelet fent hivatkozott rendelkezésére tekintettel az eljáró versenytanács (a továbbiakban: a Versenytanács) a vizsgált magatartást együttesen értékelte az EUMSZ. 101. cikke és a Tpv. 11. §-a alapján, amelynek során figyelemmel volt az EUMSZ. és a Tpv. alkalmazása körében kialakult, jelen ügyben releváns hatósági és bírói joggyakorlatra is.

VIII.1.2. 169/2009/EK rendelet

212. A Tanács 1017/68/EGK rendelete¹³¹ speciális szabályokat állított fel a vasúti, közúti és belvízi közlekedési ágazatokra vonatkozóan a versenyszabályok alkalmazása tekintetében. Az 1017/68/EGK rendeletet az 1/2003/EK rendelet jelentősen módosította oly módon, hogy rendelkezéseit – a műszaki megállapodásokra, illetve a kis- és középvállalkozások csoportosulásaira vonatkozó szabályok kivételével – hatályon kívül helyezte. A rendelet – módosításokkal – kodifikált szövegét a 169/2009/EK rendelet tartalmazza.¹³²
213. A 169/2009/EK rendelet – preambulumban foglaltak – szerint a vasúti közlekedési ágazat tekintetében is elvi jelleggel szükséges tiltani a vállalkozások közötti megállapodások minden fajtáját, amelyek hatással lehetnek a tagállamok közötti kereskedelemre, illetve torzíthatják a belső piaci versenyt. A kizárólag műszaki fejlesztések alkalmazását vagy műszaki együttműködés megvalósítását célzó vagy eredményező megállapodások egyes típusai mentesülhetnek a tilalom alól. Azt, hogy a megállapodás elsődleges hatása a verseny korlátozása vagy az ilyen korlátozás indokolásaként elfogadható gazdasági előnyök jelentkezése, elsősorban maguknak a vállalkozásoknak kell megítélniük, és ennek megfelelően saját felelősségükre eldönteni azt, hogy megállapodásuk jogszerű-e vagy sem.¹³³

¹³¹ Hivatalos Lap L 175., 1968.7.23., 1.o.

¹³² Lásd az 1/2003/EK rendelet 36. cikkét. E módosítás értelmében – az 1/2003/EK rendelet hatályba lépését, azaz 2004. május 1-jét követően – a 1017/68/EGK rendeletnek az 1., 3., és 4. cikkei maradtak hatályban. A 169/2009/EK rendelet – az áttekinthetőség és érthetőség érdekében – újrakodifikálta a jelentősen módosult 1017/68/EGK rendeletet (az 1017/68/EGK rendelet hatályban maradt cikkei a 169/2009/EK rendelet 1.-3. cikkeinek felelnek meg), egyúttal hatályon kívül helyezve a 1017/68/EGK rendelet fennmaradt rendelkezéseit, illetve az 1/2003/EK rendelet 36. cikkét. A 169/2009/EK rendelet 2009. március 25-én lépett hatályba. Mindezek alapján 2004. május 1-jét követően, vagyis jelen ügyben a vizsgált időszak során mindvégig a vasúti közlekedési ágazatra vonatkozó versenyszabályok alkalmazására vonatkozó rendelkezéseket a 169/2009/EK rendeletnek megfelelő tartalmú szabályok képezték.

¹³³ Lásd a 169/2009/EK rendelet (6)-(7) és (9)-(10) preambulumbekkezdéseit.

214. A 169/2009/EK rendelet – a vasúti közlekedési ágazat tekintetében is alkalmazandó – 2. cikke (amely megfelel a 1017/68/EGK rendelet 3. cikkének) alapján az EUMSZ. 101. cikkének (1) bekezdése szerinti tilalom nem vonatkozik az olyan megállapodásokra, amelyek célja vagy hatása műszaki fejlesztések alkalmazása vagy műszaki együttműködés megvalósítása – többek között – az alábbiak révén:
- b) személyzet, berendezések, járművek vagy állóeszközök cseréje vagy közös használata közlekedési szolgáltatások nyújtása céljából;
 - c) egymást követő, kiegészítő, helyettesítő vagy kombinált szállítási műveletek szervezése és végrehajtása, a mindent magukban foglaló díjak és feltételek rögzítése és alkalmazása e szállítási műveletekre, ideértve a versenykörülmények között kialakult díjakat is;
 - f) egyedi szállítmányok összevonása;
 - g) egységes szabályok megalkotása a fuvarozási díjszabás szerkezetére és alkalmazási feltételeire vonatkozóan, amennyiben e szabályok nem állapítanak meg fuvarozási díjakat és feltételeket.
215. A Versenytanács szerint a 169/2009/EK rendelet 2. cikke szerinti kivétel alkalmazhatósága a jelen ügyben vizsgált megállapodások tekintetében nem merül fel. Ennek kapcsán a Versenytanács rámutat az alábbiakra:
- (i) az Európai Unió Bíróságának következetes gyakorlata szerint az EUMSZ.-nek a versenykorlátozó megállapodások általános tilalmára vonatkozó szabálya alól a megállapodások egyes típusaira vonatkozóan kivételt teremtő rendeleti szabályokat megszorítóan kell értelmezni;¹³⁴
 - (ii) a 169/2009/EK rendelet 2. cikke szerinti kivétel azon megállapodásokra vonatkozhat, amelyek célja vagy hatása *kizárólag* műszaki fejlesztések alkalmazása vagy műszaki együttműködés megvalósítása (vagyis: tisztán műszaki jellegű fejlesztésre, illetve együttműködésre irányulnak), és a vizsgált megállapodások nem ilyen természetűek – figyelemmel például a Keretszerződés céljaként és tárgyaként meghatározottakra (lásd a 80.-81. pontokat), illetve a díjszabások általános alkalmazási körére és egyedi díjtételekig menő egységességére;
 - (iii) az a körülmény, hogy egy megállapodás – így a Keretszerződés – a lényegi természetét képező közös értékesítés és szolgáltatásnyújtás megvalósítása érdekében szükséges műszaki (technológiai) együttműködésre is kiterjed, nem elégséges ahhoz, hogy megteremtse a 169/2009/EK rendelet 2. cikke szerinti kivétel alkalmazhatóságát – az ezzel ellentétes értelmezés azt vonná maga után, hogy lényegében minden műszaki vonatkozással (is) bíró, vasúttársaságok közötti megállapodás automatikusan teljesítené a kivétel alkalmazására vonatkozó feltételeket, ami egyben azt jelentené, hogy a vasúttársaságok minden, közvetlenül vagy közvetetten műszaki vonatkozással járó magatartás

¹³⁴ Lásd például a 1017/68/EGK rendelet alkalmazása kapcsán a Törvényszék T-229/94. sz. Deutsche Bahn AG kontra Európai Bizottság ügyben 1997. október 21-én hozott ítéletének [EBHT 1997., II-01689. o.] 38. pontját és az ott hivatkozott esetjogot.

tekintetében mentesülnének a versenykorlátozásokra vonatkozó tilalom alól, amely nyilvánvalóan nem felel meg a 169/2009/EK rendelet célkitűzéseinek;¹³⁵

- (iv) a fentiekén túlmenően, a jelen ügyben feltárt, versenyjogi értelemben vett megállapodások a piac – a vállalkozások hagyományos szolgáltatási területeinek tiszteletben tartásában megnyilvánuló – felosztását, illetve egységes díjszabás meghatározását célozták, amelyek elsődleges következménye – a 169/2009/EK rendelet preambuluma tükrében – a verseny korlátozása, és nem a verseny korlátozását ellentételező gazdasági előnyök jelentkezése.

VIII.2. Vizsgált magatartás értékelése

216. A Versenytanács a rendelkezésére álló bizonyítékokat – a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. törvény (a továbbiakban: Ket.) 50. §-a (6) bekezdésének megfelelően – egyenként és összességükben értékelte.

VIII.2.1. Vállalkozás fogalma, vállalkozások függetlensége

217. A versenyjogban vállalkozásnak minősül minden gazdasági tevékenységet folytató jogalany, függetlenül jogállásától és finanszírozási módjától.¹³⁶ A jelen ügyben eljárás alá vontak, gazdasági tevékenységüket figyelembe véve, versenyjogi értelemben kétség kívül vállalkozásnak minősülnek.
218. Az EUMSZ. 101. cikke alkalmazásának – a Tpv-t.-hez hasonlóan – feltétele, hogy a vizsgált magatartás egymástól független vállalkozások között jöjjön létre. Az Európai Unió Bíróságának esetjoga értelmében nem függetlenek egymástól azok a vállalkozások, amelyek közül az egyik meghatározó befolyást gyakorol a másik felett. Az esetjog vélelmet állít fel, miszerint az egyszemélyes (azaz egy vállalkozás százszázalékos tulajdonában álló) társaságok anyavállalata meghatározó befolyást gyakorol leányvállalatuk üzleti stratégiájára, azaz a két vállalkozás nem független egymástól.¹³⁷
219. Emellett, az Európai Bizottság fúziós ügyekben történő egységes jogalkalmazásról szóló közleménye¹³⁸ nyújt részletesebb eligazodást a meghatározó befolyás mibenlétéről és így a függetlenség EU versenyjogi megítéléséről. A Bizottság szerint közös irányítás áll fenn, amikor két vagy több vállalkozás vagy személy meghatározó befolyást gyakorolhat egy másik vállalkozásra. A Bizottság gyakorlata szerint a közös irányítás olyan esetben is érvényesülhet, ha van egy többségi részvényes, azonban a kisebbségi részvényes(ek) kiegészítő jogosítványokkal rendelkeznek, és ez lehetővé teszi számukra a közös vállalat stratégiai üzleti magatartása szempontjából lényeges döntésekkel szemben vétőjog érvényesítését. Ezeknek a vétőjogoknak a közös vállalat üzletpolitikájával kapcsolatos stratégiai döntésekhez kell kapcsolódnuk és jellemzően

¹³⁵ Lásd e tekintetben az Európai Bizottság 1994. március 29-i IV./33.941. sz. (HOV SVZ / MCN) döntésének 97. pontját, illetve a fent hivatkozott T-229/94. sz. ügyben hozott ítélet 37. pontját.

¹³⁶ Lásd például a C-41/90. sz. Höfner és Elser ügyben 1991. április 23-án hozott ítélet [EBHT 1991., I-1979. o.] 21. pontját, a C-264/01., C-306/01., C-354/01. és C-355/01. sz. AOK Bundesverband és társai egyesített ügyekben 2004. március 16-án hozott ítélet [EBHT 2004., I-2493. o.] 46. pontját.

¹³⁷ Európai Bíróság C-73/95. Viho Europe BV v European Commission, EBHT 1996., I-5457. o.

¹³⁸ Európai Bizottság közleménye a vállalkozások közötti összefonódások ellenőrzéséről szóló 139/2004/EK tanácsi rendelet szerinti egységes jogalkalmazásról, Hivatalos Lap C 95., 2008.4.16., 1 o.

kiterjednek olyan döntésekre és kérdésekre, mint a költségvetés, az üzleti terv, a nagyberuházások vagy a felső vezetés kinevezése. A közös irányítás megszerzéséhez nem szükséges, hogy a kisebbségi részvényes a fent említett összes vétőjoggal rendelkezzen, elegendő lehet, ha csupán néhány vagy akár egy ilyen joga van. A fentiek mellett, a közös irányítást a szavazati jogok közös gyakorlása is megalapozhatja.¹³⁹

220. A Tpvt. az EU versenyjogban érvényesülő megközelítéssel lényegében egyező módon rendezi a függetlenség kérdését. A 15. § (1) bekezdése szerint nem függetlenek az egy vállalkozás-csoportba tartozó vállalkozások, valamint azok a vállalkozások, amelyeket ugyanazok a vállalkozások irányítanak. A Tpvt. 15. §-ának (2) bekezdése úgy foglaltható össze, hogy egy vállalkozás-csoportba tartoznak azok a vállalkozások, amelyek ugyanazon irányító egyedüli (közvetlen vagy közvetett) irányítása alatt állnak.¹⁴⁰ Az irányítást megalapozó viszonyokat pedig a Tpvt. 23. §-ának (2) bekezdése sorolja fel: közvetlen irányítással rendelkezik egy vállalkozás vagy több vállalkozás közösen, ha a) a másik vállalkozás többségi szavazati jogot biztosító üzletrészeivel, részvényeivel, illetőleg a szavazati jogok több mint ötven százalékával rendelkezik, vagy b) jogosult a másik vállalkozás vezető tisztségviselői többségének kijelölésére, megválasztására vagy visszahívására, vagy c) szerződés alapján jogosult a másik vállalkozás döntéseinek meghatározó befolyásolására, vagy d) a másik vállalkozás döntéseinek meghatározó befolyásolására ténylegesen képessé válik.
221. Mind a Bizottság közleményének 1.7 fejezete, mind a Tpvt. 15. §-ának (3) bekezdése kivételes szabályokat állapít meg állami irányítású vállalkozás-csoportokra. Ezek lényege, hogy az állam struktúráján belül önálló döntési joggal rendelkező gazdasági egységek létezhetnek, amelyeket egymástól függetlennek kell tekinteni akkor is, ha egyébként (azaz a kivételes szabályok alkalmazása nélkül) az azonos vállalkozás-csoportba sorolás feltételei fennállnak. Nem szükséges azonban ezen kivételes szabályok alkalmazása olyan állami tulajdonú vállalkozások egymástól való függetlenségének megállapításához, amelyek az általános szabályok értelmében nem tartoznak azonos vállalkozás-csoportba. Ilyen esetben a vállalkozások függetlensége a fentiekben ismertetett általános szabályok alapján megállapítható.
222. A fentiekre figyelemmel, az EUMSZ. 101. cikkének és a Tpvt. 15. §-ának (1)-(2) bekezdései értelmében vállalkozások egymástól való függetlenségének megállapítása érdekében lényegében azonos szempontokat (ideértve elsősorban a vezető tisztségviselők megválasztására, illetve az üzletstratégiai döntések meghozatalára vonatkozó döntési kompetenciákat és / vagy gyakorlatot) kell vizsgálat tárgyává tenni. Amennyiben pedig ezen szabályok alapján a vállalkozások függetlensége megállapítható, a Bizottság közleményének 1.7 fejezetében, illetve a Tpvt. 15. §-ának (3) bekezdésében foglalt kivételes szabályok vizsgálata szükségtelen. A Bizottság ezzel összhangban lévő álláspontot alakított ki, amikor az RCA / MÁV Cargo döntésben – konzisztens gyakorlatával összhangban – kiemelte, hogy azt a tulajdonosi kapcsolatot, amely két vállalkozás között egy állam tulajdonosi helyzetére figyelemmel áll fenn,

¹³⁹ Európai Bizottság közleménye a vállalkozások közötti összefonódások ellenőrzéséről szóló 139/2004/EK tanácsi rendelet szerinti egységes jogalkalmazásról, 62., 65.-68., 74.-80. pontok

¹⁴⁰ A Tpvt. 15. §-ának (2) bekezdése szerint egy vállalkozás-csoportba tartozik a vállalkozás azokkal a vállalkozásokkal, a) amelyeket a 23. § (2) vagy (3) bekezdésében foglaltak szerint önállóan irányít; b) amelyek az a) pont szerint irányítják; amelyeket a b) pont szerinti vállalkozás az a) pont szerint irányít; d) amelyeket az a)-c) pont szerinti vállalkozások és a vállalkozás közül kettő vagy több közösen irányít.

jóval gyengébbnek kell értékelni. Ilyen esetben még abban az esetben is, ha a vállalkozások ugyanazon állam irányítása alatt állnak, csak különleges körülmények fennállása esetén tekinthetők egy vállalkozáscsoporthoz (gazdasági egységhez) tartozóknak. Látható tehát, hogy a Bizottság értelmezésében is első lépésként az azonos állam általi irányítás tényének megállapítása szükséges és csak ezután értékelendő, hogy az azonos állam irányítása alatt álló vállalkozások egymástól, illetve az államtól független döntési centrumként működnek-e.

Vállalkozások függetlensége 2004. május 1. és 2008. november 26. között

223. Ebben az időszakban – az eljárás alá vontak által sem vitatottan – a MÁV, illetve a MÁV Cargo a Magyar Állam egyedüli irányítása alatt állt.
224. A GySEV alapszabálya szerint az igazgatósági és felügyelőbizottsági tagok megválasztása, illetve az éves üzleti terv jóváhagyása csak mindkét főrészvényes egyetértésével – kétharmados szavazati aránnyal – történhetett.
225. A részvényesek együttdöntési kényszere a társaság szerveinek döntéshozatali gyakorlatában is tükröződik, hiszen az üzletstratégiai döntések egyhangúan születtek. A vizsgált időszakból nem ismert a GySEV közgyűlésének olyan döntése, amelynek során a Magyar Állam az Osztrák Állam ellenében hozott volna döntést.
226. A fentiek alapján megállapítható, hogy a GySEV társasági struktúrájában a Magyar Állam és az Osztrák Állam egyezsége kellett jusson számos, az üzletstratégiát meghatározó döntésben (ideértve, egyebek mellett, a vezető tisztségviselők megválasztását, az üzleti terv és az annak részét képező költségvetés jóváhagyását). Emellett, a gyakorlat is azt mutatja, hogy az üzletstratégiai döntések közös egyetértésükkel születtek. Ezen tények mind az EUMSZ., mind a Tpv. rendszerében közös irányítási struktúrát eredményeznek, amit egyébként az Európai Bizottság is rögzített az RCA/MÁV Cargo ügyben hozott döntésében.
227. A GySEV a Magyar Állam egyedüli irányításának fennálltát alátámasztó hangsúlyos érvének a vezérigazgató feladatkörére és kinevezésére vonatkozó szabályokat jelölte meg. Ezen tények azonban nem támasztják alá az egyedüli irányítás fennálltát, ugyanis – amint az a GySEV nyilatkozatában is elhangzott – az irányítás szempontjából nem az operatív, napi szintű feladatokat végző szerv/személy (vezérigazgató), hanem ezen operatív feladatok kereteit meghatározó, a vállalkozás stratégiájáról döntő szerv (közgyűlés) stratégiai döntések meghozatalára irányadó döntéshozatali rendje bír jelentőséggel. Emellett, a vezérigazgató megválasztásához (a GySEV állításával ellentétben) valamennyi szindikátusi partner egyetértése kellett, ugyanis „*a GySEV Rt. Vezérigazgatója a GKM javaslata alapján – a szindikátusi partnerek egyetértésével – kerül megválasztásra*”. A GySEV érvelésével ellentétben a jelölés konszenzusos jellegét nem módosítja, mindössze a konszenzussal kiválasztott jelölt közgyűlési megválasztását biztosítja az a szabály miszerint „*[a] szindikátusi partnerek kötelezik magukat arra, hogy a GySEV Rt. Közgyűlésén úgy szavazzanak, hogy a mindenkor hely megfelelő betöltése a megnevezett személlyel megtörténhessen*”. Végezetül, a GySEV érvelésének középpontjába állított szervezeti változás a GySEV érvelésével szemben nem 2005-ben és nem stratégiai okból, hanem – a rendelkezésre álló igazgatósági jegyzőkönyvek tanúsága szerint – személyügyi okokra figyelemmel merült fel.

228. A Versenytanács nem osztotta a GySEV azon álláspontját sem, hogy a két országban alkalmazott eltérő díjszabás a GySEV tevékenysége feletti irányítás országhatárok szerinti megosztásának lenne bizonyítéka. A GySEV társasági dokumentumai nem rendelkeznek arról, hogy a részvényesek irányítási jogaikat csak a saját országukra korlátozottan gyakorolhatnák, illetve nincsen olyan társasági rendelkezés, amely korlátozná az Osztrák Államot abban, hogy a magyar üzem áru fuvarozási működésére befolyást gyakorolhasson. A díjszabás országonként eltérő mértéke egyébként – országhatárt meg nem haladó földrajzi kiterjedésű piacok esetében – természetes. Az országonként különböző listaárból az irányítási jog gyakorlásának megosztására következtetni nem helytálló.
229. A felek függetlenségét az is alátámasztja, hogy az RCA / MÁV Cargo ügyben az Európai Bizottság a GySEV-et a MÁV Cargo-tól független, a MÁV Cargo-ra versenynyomást gyakorolni képes piaci szereplőként értékelte, és ezen képességének fenntartása érdekében tartotta szükségesnek a tranzakció akkénti módosítását, hogy a GySEV ne szerezzen (kisebbségi) részesedést a MÁV Cargo-ban, illetve a MÁV Cargo-val, valamint a vele egy vállalkozás-csoportba kerülő vállalkozásokkal fennálló szervezeti és szerződéses kapcsolatai leépítésre kerüljenek (lásd a 75.-77. pontokat).

Vállalkozások függetlensége 2008. november 27-ét követően

230. Az RCA/MÁV Cargo fúzió következtében a MÁV Cargo az Osztrák Állam közvetett egyedüli irányítása alá került. Ezzel párhuzamosan – a fúzióban tett kötelezettségvállalások eredményeként – a Magyar és az Osztrák Állam mint részvényesek az Osztrák Állam GySEV áru fuvarozási üzletága feletti – a Magyar Állammal közös – irányítási jogának, ideértve az ügyvezetésre való befolyásának megszüntetését vállalták, amelyet a Magyar Állam egyedüli irányítása váltott fel. Az ennek megfelelő módosítást a GySEV 2008. november 27-én kelt alapszabálya tükrözi.

Vállalkozások függetlensége

231. A fentiekre figyelemmel a GySEV és a MÁV, illetve a MÁV Cargo irányítási viszonyai a vizsgált időszakban az alábbiak szerint alakultak:

	<i>MÁV</i>	<i>GySEV</i>	<i>MÁV Cargo</i>
2004. május 1. – 2005. december 31.			
<i>Irányítás</i>	Magyar Állam egyedüli irányítás	Magyar Állam és Osztrák Állam közös irányítás	–
2006. január 1. – 2008. november 26.			
<i>Irányítás</i>	(Magyar Állam egyedüli irányítás)	Magyar Állam és Osztrák Állam közös irányítás	Magyar Állam egyedüli irányítás
2008. november 27-től			
<i>Irányítás</i>	(Magyar Állam egyedüli irányítás)	Magyar Állam egyedüli irányítás	Osztrák Állam egyedüli irányítás

232. Tekintve, hogy a MÁV, illetve a GySEV, valamint a MÁV Cargo, illetve a GySEV a kérdéses időszakban nem álltak ugyanazon vállalkozás egyedüli irányítása alatt (vagy a Tpv. 15. §-ának (2) bekezdésében foglalt egyéb irányítási kapcsolatban), a MÁV és a MÁV Cargo a teljes vizsgált időszak alatt függetlennek minősültek a GySEV-től.

VIII.2.2. Megállapodás a versenyjogban

233. A versenyjogi értékelés kapcsán leszögezendő az a – számtalan versenytanácsi határozatban és több jogerős bírósági ítéletben¹⁴¹ megállapított – tétel, miszerint a vállalkozások közötti megállapodások versenyjogi megítélésének kiindulópontja azon követelmény, hogy a vállalkozások piaci döntéseiket önállóan hozzák meg, mellőzve a versenytársaikkal akarategységben tanúsított piaci magatartást.

234. A Tpv. 11. §-a, illetve az EUMSZ. 101. cikke szerinti megállapodás nem esik egybe a polgári jogi vagy társasági jogi értelemben vett megállapodással. A versenyjogi értelemben vett megállapodás nem csak írásos szerződés formájában, hanem egyéb módon is létrejöhet. Szükséges és egyben elegendő feltétele, ha az érintett felek akarategyessége megállapítható vagy a felek megállapodásra utaló magatartást tanúsítanak.¹⁴²

235. A versenyjog által tilalmazott, két független piaci szereplő közötti megállapodás bizonyításához az szükséges, hogy megállapítható legyen a vállalkozások arra vonatkozó akarategyessége, hogy a piacon egy meghatározott módon kívánnak viselkedni. A megállapodás nem csak közvetlen (pl. szerződés), hanem közvetett bizonyítékokkal is bizonyítható. Mint azt a bírói gyakorlat is megerősíti, a versenyjogi értelemben vett megállapodás körülményei nem minden esetben tárthatók fel egyetlen szabályosan írásba foglalt dokumentum révén, a feltárt tények és a vállalkozások utóbb tanúsított magatartása egy adott logikai láncolat mentén együttesen azonban igazolhatják a versenyjogsértés elkövetését, a versenyjogba ütköző akarategyesség létrejöttéhez tartozó körülményeket.¹⁴³

236. Míg a megállapodás valamely versenykorlátozó magatartás formája, addig annak példálózóan felsorolt tiltott tartalmát a Tpv. 11. §-ának (2) bekezdése, illetve az EUMSZ. 101. cikke (1) bekezdésének második, példálózó része rögzíti. A Tpv.-ben és az EUMSZ.-ben kifejezetten nevesített tilalmazott magatartás esetén (Tpv. 11. § (2) bekezdés a)–h) pontok, EUMSZ. 101. cikk (1) bekezdés a)–e) pontok) a jogsértés megállapíthatóságához nem is kell bizonyítani, hogy a nevesített tiltott magatartásnak

¹⁴¹ Lásd például a Fővárosi Ítéltábla 2.Kf.27.798/2006/7., 2.Kf.27.232/2007/14., 2.Kf.27.052/2007/22. számú ítéleteit.

¹⁴² Lásd például a Fővárosi Ítéltábla 2.Kf.27.564/2007/18. számú ítéletét, vagy a Törvényszék T-41/96. sz. Bayer kontra Európai Bizottság ügyben 2000. október 26-án hozott ítéletét, és a T-49/02-T-51/02. sz. Brasserie Nationale SA és társai kontra Európai Bizottság ügyekben 2005. július 27-én hozott ítéletet.

¹⁴³ A Fővárosi Ítéltábla 2.Kf.27.232/2007/14. és 2.Kf.27.167/2008/22. számú ítéletei szerint: „[a] jogellenesen folytatott egyeztetések esetén igen kivételes esetben kerül a hatóság elé szabályos formátumú és közvetlen bizonyítékként felhasználható írásos dokumentum, amelyből akár az akarategység, akár a megállapodás minden részlete kétséget kizáróan beazonosítható. A másodfokú bíróság álláspontja szerint a feltárt tények és a vállalkozások utóbb tanúsított magatartása egy adott logikai láncolat mentén együttesen azonban igazolhatják a versenyjogsértés elkövetését”. Lásd továbbá a Kúria Kfv.II.39.259/2006/4. számú ítéletét, amelyben foglaltak szerint: „[a] felperesek álláspontjával ellentétben a közvetett bizonyítékok alapján sem kizárt egy jogsértő magatartás megállapítása, ha a közvetett bizonyítékok olyan bizonyító erővel bírnak, olyan logikai láncot alkotnak, amelyek révén a jogsértés elkövetését tanúsítják”.

van-e vagy lehet-e versenykövetkezménye, mert a törvényi nevesítésből az következik, hogy a törvény eleve feltételezte hátrányos versenykövetkezmények bekövetkezhetőségét.¹⁴⁴ A Tpv-t.-ben és az EUMSZ.-ben is nevesítetten tiltott az eladási árak meghatározása és a piacfelosztás.

237. A Tpv-t. 11. §-a három, egymástól külön választható magatartást rögzít olyannak, amely versenyjogi jogsértés megállapításának alapjául szolgálhat. Az (1) bekezdés szerint tilos az a vállalkozások közötti megállapodás, amely a gazdasági verseny megakadályozását, korlátozását, vagy torzítását célozza (első magatartás), vagy ilyen hatást fejthet ki (második magatartás), illetve fejt ki (harmadik magatartás). A törvény tehát egyaránt jogellenesnek minősíti a versenykorlátozás célzatát, az arra való alkalmasságot, vagyis a potenciális hatást, illetve a tényleges hatást.
238. A joggyakorlat alapján versenykorlátozás a célja az olyan magatartásnak, amely természeténél fogva magában hordozza a versenykorlátozás lehetőségét. Ilyen magatartásnak minősül például az árrögzítés, a piacfelosztás vagy a kibocsátás korlátozása, hiszen ezen magatartások az erőforrások nem megfelelő elosztását eredményezik és csökkentik a fogyasztói jólétet.¹⁴⁵
239. Számos tényezőtől függ, hogy egy megállapodásnak célja volt-e a verseny korlátozása. A döntés célja levezethető annak szövegéből, objektív törekvéseiből, a döntés jogi és gazdasági környezetéből, valamint a felek magatartásából, nem a felek szubjektív akaratát kell figyelembe venni.¹⁴⁶ A megállapodás végrehajtásának módja is felfedheti a versenykorlátozó célt, még ha a megállapodás nem is tartalmaz erre utaló kifejezett rendelkezést.¹⁴⁷ Egy versenykorlátozó céllal rendelkező megállapodás akkor is tiltott, ha a megállapodásban részes felek vagy azok egyike soha nem szándékozott azt betartani, vagy azt végrehajtani.¹⁴⁸
240. Az európai uniós és magyar joggyakorlat szerint a versenykorlátozó cél keretén belül elsősorban a megállapodás természetét kell vizsgálni, nem pedig a vállalkozások szubjektív szándékait bizonyítani. A gazdasági kontextus feltárásának egyik eleme lehet a felek motiváltságának tisztázása. Különösen igaz ez a Tpv-t. szövegezése esetén (cél, hatással lehet, hatás). Továbbá az Európai Unió Bírósága ítélezésének elismert tétele

¹⁴⁴ Lásd például a 246/86. sz. Belasco kontra Európai Bizottság [EBHT 1989., 2117. o.] és az 56/64. és 58/64. sz. Etablissements Consten and Grundig Verkaufs GmbH kontra Európai Bizottság [EBHT 1966., 429. o.] ügyeket.

¹⁴⁵ Lásd például a T-374/94., T-375/94., T-384/94. és T-388/94. sz. egyesített ügyek European Night Services Ltd (ENS), Eurostar (UK) Ltd, korábban European Passenger Services Ltd (EPS), Union internationale des chemins de fer (UIC), NV Nederlandse Spoorwegen (NS) and Société nationale des chemins de fer français (SNCF) kontra Bizottság [EBHT 1998., II-3141. o.] 136. pontját.

¹⁴⁶ Lásd például a 96-102, 104, 105, 108 és 110/82 egyesített ügyek IAZ International Belgium NV kontra Bizottság [EBHT 1983. 3369. o.] 22-25. pontját; a 29 és 30/83 egyesített ügyek Compagnie Royale Asturienne des Mines SA és Rheinzink GmbH kontra Bizottság [EBHT 1984. 1679. o.] 25-26. pontjait; a Bizottság 2004. június 24-i 2005/8/EK határozata (COMP/38.549 – Belga Építész Kamara) 80. bekezdését.

¹⁴⁷ Lásd az Európai Bizottságnak az EKSz. 81. cikke (3) bekezdésének alkalmazásáról szóló iránymutatásának (a továbbiakban: az EKSz. 81. cikke (3) bekezdésének alkalmazásáról szóló iránymutatás) 22. pontját.

¹⁴⁸ C-209-215. és 218/78. sz. egyesített ügyek Van Landewyck kontra Bizottság [EBHT. 1980., 3125. o.]; T-304/02. sz. ügy Hoek Loos NV kontra Bizottság [EBHT. 2006., II-1887. o.]; 56. és 58/64. sz. ügy Consten and Grundig kontra Bizottság [EBHT. 1966., 299. o.]; C-238/99. P., C-244/99. P., C-245/99. P., C-247/99. P., C-250/99. P.-C-252/99. P. és C-254/99. P. sz. egyesített ügyek, Limburgse Vinyl Maatschappij NV (LVM) és mások kontra Bizottság [EBHT 2002., I-8375. o.] 509. pont; T-39/92. és T-40/92. sz. egyesített ügyek, Groupement des cartes bancaires "CB" et Europay International SA kontra Bizottság, [EBHT 1994., II-49. o.] 87. pont; T-18/03. sz. ügy CD-Contact Data GmbH kontra Bizottság [EBHT-ban még nem jelent meg].

szerint az, hogy egy megállapodásnak a versenykorlátozó célon túl más, legitim célja is van, nem jelenti azt, hogy a jogsértés cél alapon ne lenne megállapítható.¹⁴⁹

241. Amennyiben a versenyfelügyeleti eljárás során megállapítást nyer, hogy egy megállapodás létezik, és az a gazdasági verseny megakadályozását, korlátozását vagy torzítását akár csak célozza is, a versenyjogi jogsértés megvalósul. Ebben az esetben a jogsértés megállapításához a megállapodás piaci hatásának vizsgálata elvileg szükségtelen.¹⁵⁰

VIII.2.2.1. Gazdasági és jogi környezet – vasúti piacnyitás

242. Az eljárás alá vontak magatartásának értékelése körében a Versenytanács előjáróban hangsúlyozza, hogy a Magyarországon 2004. május 1-jével megvalósult vasúti piacnyitás – a nemzetközi, illetve európai uniós fejleményekhez (COTIF 1999, liberalizációs irányelvek) hasonlóan – a korábbi, versenyt nélkülöző rendszer megváltoztatásával megteremtette annak lehetőségét, hogy a vasúti piacon a szabályozás eszközeivel támogatott, de a hatásos verseny elvére épülő versenyviszonyok alakuljanak ki.
243. A megváltozott szabályozás a korábban vertikálisan integrált monopóliumok szervezeti, de legalábbis számviteli szétválasztásával a vállalkozó vasúti tevékenységet végző társaságok (üzletágak) infrastruktúra alapú versenyét hivatott megteremteni, illetve elősegíteni, felváltva a vertikálisan integrált vasúti monopóliumok adott infrastruktúra-határokhoz kötött, párhuzamos működését. A szabályozási törekvések azt célozták, hogy a vasúti pályahálózathoz („nagykereskedelmi”, azaz a szállítató ügyfelek által közvetlenül igénybe nem vett upstream piac) történő kötelező hozzáférés biztosításával a fuvarozási piac („kiskereskedelmi”, a szállítató ügyfelek által keresett downstream piac) meglévő és újonnan belépő szereplői között verseny alakulhasson ki annak érdekében, hogy a vasúti szállítás hatékonyabbá, versenyképesebbé váljon, a szolgáltatás árai csökkenjenek. Az egyenlő hozzáférés elvét követően szabályozott piacstruktúra lehetővé teszi, hogy az egyébként duplikálásra költség-okokból nem érdemes, egymást földrajzilag, így szolgáltatási szempontból kiegészítő infrastruktúra igénybevételével a vállalkozó vasutak szolgáltatási versenyt folytassanak a szállítató ügyfelek keresletéért, az árakban és minőségi paraméterekben egyaránt.
244. A sikeres liberalizáció kulcsának tekinthető, hogy a korábban állami intézkedésekkel biztosított és fenntartott monopóliumok ne hátráltassák a liberalizáció hatásainak érvényesülését, fenntartva a liberalizációt megelőző, versenyt nélkülöző állapotot. A liberalizált környezetben a versenypolitikai – és szabályozási – szempontból kívánatos cél az, hogy a korábbi monopolista szereplő a hatékonyság növelése és jobb szolgáltatások révén versenyezzen, ne pedig versenyellenes magatartással őrizze meg korábbi piaci pozícióit.
245. A magyar vasúti árufuvarozásban a piacnyitás a két inkumbens szereplő – a GySEV és a MÁV, majd a szervezetileg is önállóvá vált MÁV Cargo – számára lehetővé tette, hogy korábbi infrastruktúra határaikon kívül, a teljes magyar közforgalmú

¹⁴⁹ 96-102, 104, 105, 108 és 110/82 sz. egyesített ügyek, NV IAZ International Belgium és mások kontra Bizottság [(1983) ECR 3369]

¹⁵⁰ Lásd a Kúria Kfv.IV.37.058/2009/12. számú végzését, valamint a Fővárosi Ítéltábla 2.Kf.27.650/2010/7. és 2.Kf.27.408/2010/5. számú ítéleteit.

pályahálózathoz biztosított (upstream) hozzáférés révén önállóan is – esetleg „alvállalkozó” vagy közreműködő igénybevételével (lásd a 47. pontban bemutatott fuvarozási konstrukciókat, illetve az 53.-55. pontokban foglaltakat) – teljesítsenek egy (downstream) fuvarozási megbízást, illetve bármely relációban a teljes fuvarozási útvonalra vonatkozó önálló ajánlattal jelenjenek meg a fuvaroztatók felé.

246. A Versenytanács utal arra, hogy az Európai Bizottság RCA / MÁV Cargo ügyben hozott döntése is a GySEV-ben látta azt a vertikum minden szintjén tapasztalatokkal bíró, saját ügyfélkapcsolatokkal rendelkező szereplőt, amely a legérdemibb versenynyomást jelentheti a MÁV Cargo-ra a szabályozással létrehozott szolgáltatási versenyben, az RCA-val történő összefonódást követő piaci helyzetben is. Az ügyben előírt kötelezettségvállalások is azzal a céllal és annak megfelelően kerültek megfogalmazásra, hogy tovább erősítsék a GySEV versenytársi helyzetét, illetve ösztönöztségét. Hasonlóan utalt az Európai Bizottság az RCA / MÁV Cargo ügyben hozott döntésében arra, hogy az egymást követő fuvarozás elve alapján történő szállítás a liberalizációt megelőző időszakban kialakult együttműködési forma, amelynek szerepe a verseny erősödésével párhuzamosan csökken a vasúti szállításban (lásd a fenti 74. b) pontot).
247. Ennek kapcsán megjegyzi a Versenytanács azt is, hogy a magyar vasúti szállítási piac rendelkezik azzal – az európai, illetve térségi vasúti piacok tekintetében tipikusnak nem nevezhető sajátossággal –, hogy az inkumbens MÁV Cargo mellett létezik (már a piacnyitást megelőző időszaktól) a piacnak egy további, nemcsak szolgáltatási, hanem pályahálózati tapasztalatokkal is rendelkező szereplője, amelynek fényében a liberalizáció különösen jó eredményeket érhetett volna el.

VIII.2.2.2. Piacfelosztó megállapodás

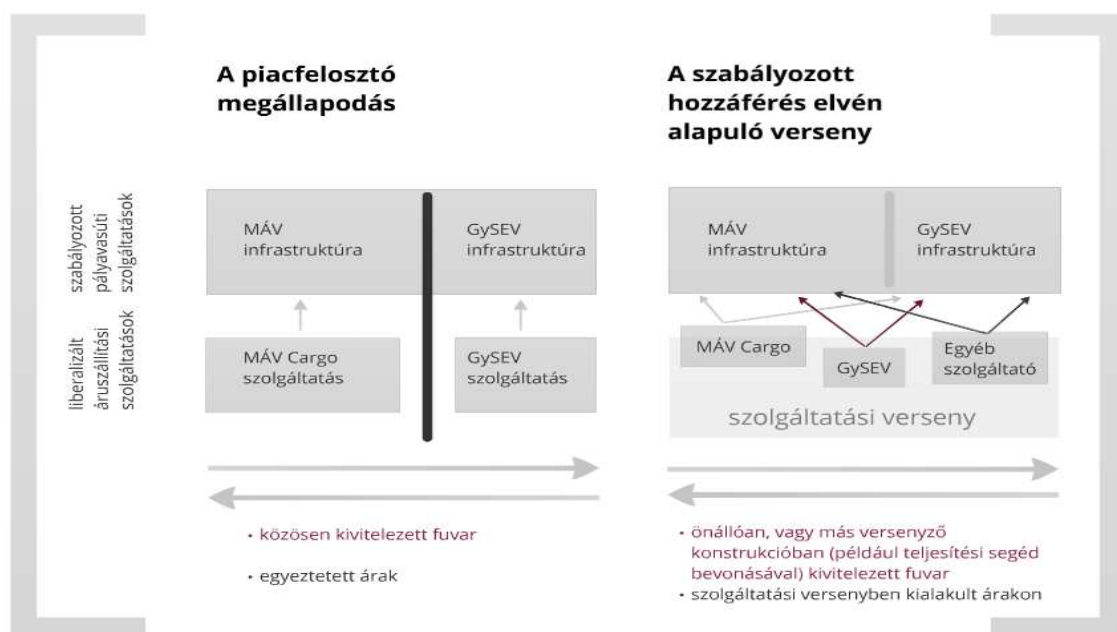
248. A MÁV Cargo és a GySEV között 2006. január 1. és 2009. május 25. között a magyar vasúti áru fuvarozási piac egymás közötti felosztására vonatkozó megállapodás volt érvényben. A megállapodás egymás hagyományos (ti. a piacnyitást megelőzően kialakult, a vállalkozás kezelésében lévő infrastruktúra kiterjedésével egybeeső) szolgáltatási területeinek tiszteltben tartását célozta, amely alapján
- a MÁV és a GySEV infrastruktúráját egyaránt érintő fuvarokat a MÁV Cargo és a GySEV az egymást követő fuvarozás elve alapján továbbították (az infrastruktúra határponton történő átadással), valamint
 - az infrastruktúra határt nem érintő szállítások esetében sem léptek be fuvarozóként a „másik infrastruktúrájára”.

Megállapodás piacfelosztó célja

249. A GySEV és a MÁV Cargo között létrejött Keretszerződés preambulumban deklarált célja a piaci részesedés megőrzése/növelése, stratégiai szövetségi partnerkapcsolatok kialakítása, a zökkenőmentes liberalizációs átmenet, a már kialakult és eredményes együttműködés feltételeinek biztosítása. A felek megállapodása tehát a vasúti piacnyitást megelőző időszakban kialakult status quo fenntartását célozta, a liberalizációt megelőző időszak viszonyainak konzerválásában a felek egyaránt érdekeltek voltak. A MÁV Cargo-nak a „megszokott” szolgáltatási területén (a MÁV infrastruktúráján) így nem kellett a legjelentősebb versenytársa által támasztott

konkurenciától tartania. A GySEV pedig számíthatott arra, hogy a pályáját érintő fuvarokból továbbra is részesedni fog, és a nála jelentősebb méretű versenytársa nem fog vele teljes piaci erejével versenyre kelni. A feleknek a status quo fenntartásában rejlő érdeke, hogy megőrizzék a magyar vasúti áru fuvarozásból addigi fennálló részesedésüket, elkerülve a versenyzés kockázatait és az azzal járó esetleges veszteségeket, egyben közös erővel erősítve pozícióikat a piacot „támadó” magánvasutakkal szemben.

250. A Keretszerződés értelmében a felek egymást kölcsönösen ajánlattételi és ármegállapodási szinten egységesen képviselik, ajánlattétel esetén kölcsönösen azonos elvek szerint járnak el. A felek közötti közös fuvarok díjbevétele – és a kedvezmények – megosztásának alapja az adott fél „területére” eső infrastruktúra hossza (naturália), így a díjmegosztás azon a közös feltevésen nyugszik, hogy a felek fuvarozási szolgáltatásaikat a „saját” infrastruktúrájuk határain belül végzik – azaz a szabályozás célja szerint versenyző aktivitásukat nem terjesztik ki egymás – a liberalizáció után is – kizárólagosnak tekintett szolgáltatási területeire, mesterségesen kölcsönösen korlátozva az általuk kiszolgálható keresletet.
251. A liberalizált vasúti áru fuvarozási környezetben a MÁV Cargo önállóan is közlekedhetne a GySEV üzemeltetésében lévő vasúti pályaszakaszon, illetve a GySEV is képes lenne a MÁV pályáján árut továbbítani. Ezt stilizálja az alábbi ábra jobb oldali része, amely a szabályozás céljának megfelelő, a vasúti infrastruktúrához való nem-diszkriminatív hozzáférés igénybevételén alapuló verseny mechanizmusára utal: a síneken a teljes magyar hálózathoz azonosan hozzáférő vasúti szállítási szolgáltatók versenyeznek, amelyek között a két eljárás alá vont vállalkozás a legnagyobb piaci tapasztalattal rendelkező szereplőnek számít. A fentiek szerint szabályozott környezetben nincs szükség a támadható (downstream) szegmensen történő kooperációra, az infrastruktúra által kijelölt határok tiszteletben tartására – ezt stilizálja az ábra bal oldali része: a hagyományos szolgáltatási területek liberalizált szegmensekre való, üzleti és területi értelemben vett leképezésével megvalósuló piacfelosztást, közös díjkiajánlással.



Versenykorlátozó célt a felek fuvarozási gyakorlata is igazolja

252. Az eljárás alá vontak adatszolgáltatásai alapján megállapítható, hogy a vizsgált időszakban a MÁV Cargo egyáltalán nem végzett önállóan áru fuvarozási tevékenységet a GySEV pályahálózatán, míg a GySEV szórt fuvarok esetén hasonlóképp egyáltalán nem, irányvonatok esetén pedig csak elhanyagolható mértékben végzett fuvarozást MÁV kezelésében lévő infrastruktúráján. 2008 végéig a GySEV infrastruktúráhatáron átmenő irányvonalas forgalmának több mint 90 %-át a MÁV Cargo-val együttműködésben végezte. A GySEV önálló irányvonalas fuvarjainak aránya növekedést mutat 2009-ben (legalábbis a korábbi elhanyagolható mértékhez képest), ugyanakkor az infrastruktúráhatáron átnyúló fuvarjainak több mint 70 %-át még ekkor is a versenytársával közösen végezte, a fuvar az infrastruktúráhatáron átadva.
253. A vertikális szeparációra épülő szabályozás által irányadónak tekintett, hozzáférés alapú versenykörnyezetben minden piaci szereplő ráutalt az infrastruktúrához való méltányos és nem diszkriminatív hozzáférésre. Ugyanakkor liberalizált szabályozási keretek között bármely áru fuvarozó vasút számára bármely (akár MÁV, akár GySEV) infrastruktúra igénybevétele lehetséges, és ennek megfelelő magatartás jelentene versenyző (és nem alkalmazkodó) piaci egyensúlyt. Ez alapvetően más piaci attitűdöt tükrözne, mint az infrastruktúra határainak a vizsgált időszakban megfigyelhető, kölcsönös tiszteletben tartása.

Infrastruktúráhatárhoz igazított szolgáltatási terület: a 21-es vonal átadása

254. A felek közötti megállapodás piacfelosztó természetét szemléletesen mutatja a 21-es vonal üzemeltetésének a MÁV-tól a GySEV részére történt átadása. A felek ugyanis a vonal átadásának következményeként rögzítik, hogy „[a] GYSEV és a MÁV CARGO között létrejött megállapodás alapján az átadandó 21-es vonalon a vonatok kizárólag GYSEV vonatként közlekednek”. Megállapodásuk révén a felek az (upstream) infrastruktúra változását a (downstream) szolgáltatási piacon is leképezték, ezzel a liberalizációt megelőző status quo megőrzését célozzák a megváltozott piaci körülmények között is.
255. Annak érdekében, hogy a felek infrastruktúra határhoz igazodó szolgáltatási területeinek változatlanlansága – a piacfelosztó megállapodás céljának megfelelően – az infrastruktúráhatár változását követően is fennmaradjon, a felek a pályavasúti infrastruktúrától független és kizárólag az áru fuvarozáshoz köthető eszközök, árakezelő helyek átadásában is megállapodtak. Az infrastruktúra átadásával egyidejűleg ezen megállapodás részeként került sor az áru fuvarozási feladatok végzését segítő szolgáltatási pontok átadására. Mindez annak ellenére történt, hogy – amint azt a MÁV Cargo a Szombathely állomás és a kapcsolódó vasúti pálya 2011-ben bekövetkezett átadásának példáján keresztül is bemutatta¹⁵¹ – az infrastruktúráhatárok változásának nem szükségszerű velejárója a szolgáltatási terület változása.
256. Szintén a megállapodás piacfelosztó jellegét igazolja, hogy a kérdéses infrastruktúrához iparvágánnyal kapcsolódó (még aktív) ügyfelek is átadásra kerültek; az iparvágány szolgáltatási szerződések átadása révén áru fuvarozási célú kiszolgáltatásukat (tehát a szabályozás alapján versenypiacinak tekinthető szolgáltatást) innentől az infrastruktúra új üzemeltetője (a GySEV) vette át a MÁV Cargo-tól.

¹⁵¹ Vj-003/2008/278. (287.) sz. irat

257. A 21-es vonal átadásával kapcsolatos megegyezést a felek a – piacfelosztó megállapodásuk működtetéséhez szükséges – Keretszerződésükben is leképezték azzal, hogy a bevételek megosztásával érintett GySEV-vonalak Keretszerződésben foglalt felsorolásában a 21-es vonalszakaszt is megjelölték.
258. A 21-es vonal átadása kapcsán az eljárás alá vontak hivatkoztak arra, hogy az átadásra a Magyar Állam tulajdonosi döntése révén került sor, amely tulajdonosi döntésnek – álláspontjuk szerint – szükségszerű velejárója volt az árufuvarozási tevékenység átadása. Ezzel szemben azonban a Kincstári Vagyoni Igazgatóság és a GySEV között létrejött vagyonkezelési szerződés kizárólag infrastruktúra elemekre vonatkozott, az árufuvarozási tevékenység, illetve a kapcsolódó szolgáltatási pontok és az iparvágány szolgáltatási szerződések átadásáról a felek állapodtak meg.

Piacfelosztás az irányvonatos és szórt küldemények vitelére is kiterjedt

259. Az irányvonatos szegmens esetében az eljárás alá vontak által elismerten sem léteznek a liberalizáció érvényesülését gátló akadályok. Irányvonatok viteléhez szórt forgalmi pontok nem szükségesek, a fuvarok vitelét támogató üzemviteli képviseletek felállításának költsége elhanyagolható. A GySEV hivatkozott továbbá arra is, hogy az önálló forgalmak beindítása számára több éves folyamat. Évekkel a piacnyitást követően, a szektorban évszázados múlttal, kialakult ügyfélkapcsolatokkal, infrastruktúrára vonatkozó tapasztalatokkal is rendelkező, korábban integrált vasút részéről azonban ez az érvelés önmagában hiteltelen. A piacfelosztás tekintetében a vizsgált időszak kezdetének számító 2006-os évben még az újonnan piacra lépő magánvasutak is stabil pozíciókkal rendelkeztek a vasúti árufuvarozás piacán.¹⁵²
260. A felek álláspontja szerint a szórt küldemények vasúti fuvarozása hanyatló piaci szegmens, amelybe csak országos szolgáltatási hálózat révén lehet bekapcsolódni és nem várható a felektől egymással párhuzamos szolgáltatási hálózatok kiépítése és működtetése. A Versenytanács álláspontja szerint azonban – versenykorlátozó megállapodás hiányában – a szórt küldemények továbbításának szegmensén is lehetséges (lenne) a vasútállalatok belépése.
261. Az eljárás során ismertté vált, hogy nem jelentős költséggel felállíthatók ún. üzemviteli képviseletek, amelyek képesek irányvonatos fuvarok vitelét támogatni. Emellett ismert az is, hogy a szórt fuvarok továbbítására szolgáló szolgáltatási pontok működtetése nem feltétlenül igényel állandó szervezetet és személyzetet, a feladatok ellátása rugalmas rendszerben (pl. egy munkavállaló több szolgáltatási pontra történő allokálásával) is szervezhető. Végezetül, a kereskedelmi tevékenységet leszámítva valamennyi a szórt fuvarok továbbításához szükséges (infrastruktúrához kapcsolódó, vonatszerzési, logisztikai) feladat harmadik féltől igénybe vehető. Mindezekre tekintettel a szórt fuvarok vitele elsősorban fuvargazdaságossági kérdés és ahhoz nem szükséges az egész országot lefedő szolgáltatási hálózat fenntartása. Ehelyett elegendő lehet a gyakori célállomások és kiindulópontok elhelyezkedéséhez (vagy akár adott ügyfélhez) igazodó szolgáltatási pont felállítása,¹⁵³ vagy ezeken a pontokon a szükséges szolgáltatások harmadik féltől történő igénybevétele. A Versenytanács hozzáteszi, hogy amennyiben a felek a piacfelosztás helyett – kezdetben akár csak irányvonatos szolgáltatási céllal, de –

¹⁵² Vj-003/2008/201., Vj-003/2008/302. sz. iratok

¹⁵³ Lásd a magánvasutak nyilatkozatait (71. pont) és a GySEV stratégiai elképzeléseivel kapcsolatos előadását (Vj-003/2008/270. sz. irat)

az általuk „idegennek” tekintett infrastruktúrára beléptek volna és (akár csak irányvonatok ellátására képes) üzemviteli-szolgáltatási pontokat építettek volna ki, a szórt és irányvonatos szolgáltatás között meglévő költség-szinergia következtében a szórt küldemények viteléhez szükséges szolgáltatási pontok kiépítésének, működtetésének hatékonysága is növelhető lett volna. A fentiekén túl ismert az is, hogy a szállítmányozók szerepének növekedése, a vasúti fuvarozás racionalizálódása, valamint a kocsik kihasználtságának növekedése a szórt fuvarok vitelét egyszerűsíti.¹⁵⁴

262. Emellett, a felek jogsértő piacfelosztó magatartásán kívül semmilyen körülmény nem indokolja, hogy szolgáltatási hálózatuk határa egybe essen az infrastruktúrájuk határával. Ezt mi sem bizonyítja jobban, minthogy a felek a 2011-es vonalátadás során a MÁV Cargo nyilatkozata¹⁵⁵ szerint sem tartották fenn az infrastruktúra és a szolgáltatási terület kiterjedtsége közötti mesterséges kapcsolatot. Hasonlóképp, annak sincsen (a versenykorlátozó célon túli) racionális indoka, hogy a felek a fuvarokat szórt küldemények esetén (is) mindig az infrastruktúra határpontján adják át. Még ha adottnak is vesszük a felek szolgáltatási hálózatának kiterjedtségét, akkor is indokolatlan a felek azon gyakorlata, hogy fuvarjaikat mindig ugyanazon pontokhoz érve adják át egymásnak, függetlenül attól, hogy az adott ponton történő átadást fuvarszervezési okok (pl. fuvar rendezése) indokolják-e. Végezetül rögzítendő, hogy valamely piaci szegmens csökkenő mérete nem jelenti, hogy a piaci szereplők a versenyző magatartásukat együttműködésükkel helyettesíthetnék.¹⁵⁶
263. Megjegyzi végezetül a Versenytanács, tekintettel arra, hogy a megállapodás megszorítás nélkül a vállalkozások teljes árufuvarozási gyakorlatára kiterjedt (ti. a megállapodás nem csak bizonyos forgalmakhoz, fuvertípusokhoz stb. rendelte a közös szolgáltatásnyújtást, hanem általában véve a felek árufuvarozási tevékenységének egészéhez), az eljárás alá vontak, különösen a GySEV, nem érvelhetnek alappal azzal, hogy bizonyos forgalom típusok fuvarozása kizárólag az együttműködés (pl. az országos szolgáltatási hálózat elérése) révén biztosítható számára.
264. A felek közötti piacfelosztó megállapodás logikájához illeszkedik a Keretszerződésnek – az infrastruktúra-alapú verseny korlátozását célzó – azon rendelkezése is, miszerint a közös és új irányvonatok esetén nem történik megkülönböztetés a határmenetek között (Hegyeshalom, Sopron), azonos árak kerülnek meghatározásra, míg egyedi futású küldemények esetén a különböző határmenetek között, az azonos kedvezmények elvét érvényesítik.

Piacfelosztás logikájára épülő fuvarozási gyakorlat

265. Hivatkozott a MÁV Cargo arra, hogy nem érdekelt a GySEV infrastruktúráján önálló fuvarok vitelében: Hegyeshalom felé önállóan fuvaroz, amennyiben pedig Sopron felé kell menni, akkor a GySEV-vel együttműködésben nyújt szolgáltatást.
266. A MÁV Cargo ezen nyilatkozata jól tükrözi a felek – liberalizáció hatásainak hátráltatását célzó – logikáját. A MÁV Cargo számára a szabályozottan hozzáférhető GySEV és MÁV infrastruktúra egyaránt idegennek tekinthető, ezért nem következik,

¹⁵⁴ Vj-003/2008/362. sz. irat

¹⁵⁵ Vj-003/2008/278. (287.) sz. irat

¹⁵⁶ Lásd például a Törvényszék T-217/03. és T-245/03. sz. Fédération nationale de la coopération détail et viande (FNCBV) és Fédération nationale des syndicats d'exploitants agricoles (FNSEA) és társai kontra Európai Bizottság egyesített ügyekben hozott 2006. december 13-i ítéletének 90. pontját.

hogy a MÁV Cargo számára mindig ésszerűbb Hegyeshalom, mint Sopron használata határátmenetként. Az lenne részéről racionális piaci magatartás, ha az útvonalat az adott fuvarozási igénytől függően, a fuvarozás szempontjából optimális útvonal kiválasztásával határozná meg, függetlenül attól, hogy az mely hagyományos szolgáltatási területre halad rá. A MÁV Cargo magatartásának értékelésekor érdemes továbbá megjegyezni, hogy a magánvasutak évek óta az itt leírt módon, mindkét pályahálózat szabályozói szándéknak megfelelő igénybevételével végzik fuvarozási tevékenységüket.

267. A kifogásolt időszakban fennálló piacstruktúrát tekintve a GySEV üzemi és kereskedelmi „ráutaltsága” az ország szinte egészét lefedő (kb. 7-11 ezer km-es) MÁV infrastruktúrára értelemszerűen nagyobb, mint a MÁV Cargo ráutaltsága a GySEV infrastruktúrára (kb. 200 km). A hagyományos „saját” hálózatok határait azonban az egyenlő hozzáférés elvén alapuló piacsabályozás elmosza, hiszen szabályozott keretek között, nem-diszkriminatív módon tetszőleges vasúti szállítási piaci szereplő hozzáférést kap mindkét hálózathoz, mint ahogyan azt együttesen mára a piac kb. 10 %-át elhódító kisebb piaci szereplők évek óta teszik. Tetszőleges piaci szereplőtől (a fenti értelemben) „idegen” tehát mindkét, egymást kiegészítő hálózati infrastruktúra, arra minden piaci szereplő azonosan nagy mértékben rá van utalva.
268. Ennek alapján a MÁV Cargo előadása kapcsán – miszerint számára a fuvarok többsége esetén üzletileg ésszerűtlen lenne a GySEV infrastruktúrára terelni a fuvart, mert számára a MÁV hálózat kedvezőbb opciója elérhető – a Versenytanács megjegyzi, hogy egyrészt a MÁV hálózaton a piac felosztását célzó megállapodás következtében a vasúti szállításban leginkább közelinek tekinthető riválisával, a GySEV-vel nem kellett szembenéznie, mint versenytárrsal (mert az oda nem lépett be), másrészt a MÁV Cargo ezen előadása a piacfelosztó megállapodás fennállása – és az annak következtében kialakult egyensúly – mellett igaz, hiszen a fuvar szempontjából optimális esetben a MÁV Cargo nyilvánvalóan érdekelt lenne a GySEV hálózat használatában (természetesen nem fuvarmegosztás (piacfelosztás), hanem a hálózathoz való szabályozott hozzáférés révén, amelynek a rendelkezésre álló adatok szerint – legalább – az irányvonatos forgalom vonatkozásában a szolgáltatási pontok szükségessége sem képezheti akadályát).
269. A MÁV Cargo a GySEV hálózatot is használó fuvarigényeket az egymást követő fuvarozás elve alapján továbbította, ami még abban az esetben sem lenne szükséges, ha az ügyfél kifejezetten a GySEV-vel való bizonyos fokú szolgáltatási – tehát a HÜSZ-ön túlmutató – együttműködést igényli (tekintettel arra, hogy együttműködés nemcsak részfuvarozóként, hanem más formában, pl. alvállalkozóként vagy közreműködőként történő bevonással is lehetséges – lásd a 47. pontot).
270. Ugyanezen fenti gondolatmenetet követve szolgáltatási verseny esetén a GySEV által a MÁV infrastruktúra használatának erősebb növekedését kellett volna megfigyelni, mert az nélkülözhetetlen eszköznek számít a vasúti szolgáltatási versenyben (épp ezért szabályozott), hiszen a MÁV által üzemeltetett infrastruktúra gyakorlatilag a magyar hálózat egészét jelenti.
271. Összefoglalva, a MÁV Cargo fenti előadása a piacfelosztó megállapodás megléte mellett keletkező üzleti érdekeit, ösztönzöttségét tükrözi, ami ezért nem képes a MÁV Cargo jogsértésben való felelősségét befolyásolni; ehelyett a megállapodás

következményeinek körébe tartozik, és közvetett módon a megállapodás létre, működésére utaló tényezőként értékeli a Versenytanács.

Piacfelosztást tükröző közös szerződéskötési gyakorlat

272. A felek közötti piacfelosztó magatartást a fuvarozatókkal való közös szerződési gyakorlatuk is alátámasztja. Az eljárás alá vontak – jellemzően a MÁV Cargo „a GySEV nevében is” – részes vasúttársaságként egy vagy akár több évre szóló fuvarozási keret-megállapodásokat kötnek a közös ügyfelekkel (noha pusztán pályavasúti szolgáltatás – vagy akár vontatási (közreműködő) szolgáltatás, illetve „alvállalkozóként” eljáró fuvarozó – igénybevétele esetén a fuvarozatónak nem kellene mindkét vasúttársasággal szerződéses kapcsolatba kerülnie). Más oldalról, a versenyfelügyeleti eljárás során megkeresett, GySEV-MÁV Cargo közös szerződéssel rendelkező fuvarozatók döntően úgy tudták, hogy a két vasúttársaság nevében történő közös szerződéskötés a GySEV vonalakat is érintő fuvarozás, illetve a fuvarozó vasutak által alkalmazott közös díjszabás és kedvezmények miatt volt szükséges.
273. Piacfelosztó megállapodásukra figyelemmel a felek egymást nem is versenytársaknak, hanem „szövetségesnek” tekintették. Ez a partneri viszony jól tetten érhető a GySEV stratégiai lehetőségeit elemző dokumentumokban, így a vállalkozás 2009-es éves jelentésében (amely a MÁV Cargo-val fennálló „kooperáció” alternatívájaként a piacon való fokozatos megjelenést állítja).

Összegzés: a piacfelosztó megállapodás tartalma

274. A feltárt tények egy irányba mutatnak és együttesen igazolják a felek közötti, a vasúti áru fuvarozási piac felosztását célzó megállapodásra vonatkozó akarategyezés létrejöttét, rájuk a versenykorlátozó célzaton kívül más magyarázat nem adható.¹⁵⁷ A megállapodás létét és tartalmát az alábbi bizonyítékok együttes értékelése alapozza meg:

- a felek között létrejött Keretszerződés szövegezése, annak céljai;
- a felek megállapodása, hogy a 21-es vonal GySEV-nek történt átadását követően, azon kizárólag GySEV vonatok közlekednek;
- a szolgáltatási hálózatuknak az infrastruktúrahatárhoz történő igazítása (az infrastruktúrahatár változásakor is);
- az infrastruktúrahatár változásakor az iparvágány szolgáltatási szerződések átadása;
- a felek „idegen” infrastruktúráján folytatott fuvarozásainak elhanyagolható mértéke;
- a felek fuvarozatókkal való közös szerződési gyakorlata;
- a vállalkozások ügyfeleinek nyilatkozata a vállalkozások piaci magatartására vonatkozóan; valamint
- az egymással deklaráltan fenntartott szövetségesi viszonyuk.

¹⁵⁷ Lásd a Fővárosi Ítélet tábla 2.Kf.27.232/2007/14. és 2.Kf.27.167/2008/22. sz. ítéleteit, valamint a Kúria Kfv.II.39.259/2006/4. sz. ítéletét.

275. A fentiek alapján megállapítható, hogy a felek között a vizsgált időszakban a magyar vasúti árufuvarozási piac egymás közötti felosztására vonatkozó – azt célzó – megállapodás volt érvényben, amelynek értelmében mindkét fél tartózkodott attól, hogy a „másik infrastruktúráján” árufuvarozási tevékenységet végezzen: a verseny előtt megnyitott (downstream) piac földrajzi, így szolgáltatási határait – a szabályozás nyújtotta üzleti lehetőségekkel ellentétben – továbbra is az (upstream) hálózati infrastruktúra jelölte ki. Arról a két jelentős, a szabályozás előtt párhuzamos monopóliumként funkcionáló hazai piaci szereplőről van szó, amely – az Európai Bizottság döntése által is felismerten – a szabályozott környezetben egymás közeli versenytársainak tekinthetők. Ezzel szemben a fentiek alapján fennálló megállapodásukkal a felek magatartásukat oly módon hangolták össze, amelynek célzata az egymás legközelebbi versenytársainak tekinthető vállalkozások közötti verseny kiiktatása.
276. Ezen megállapítás összhangban van az RCA/MÁV Cargo ügyben hozott határozatban rögzített tényállással is, amelyben a Bizottság megállapította, hogy a GySEV tartózkodik a MÁV Cargo-val történő versenytől. A Bizottság előtt összesen két olyan eset volt ismert, amikor a GySEV maga használta a MÁV pályahálózatát fuvarozásra, ami – értékelése szerint – ugyanakkor megerősíti azt a tényt, hogy a GySEV képes lenne versenyezni a magyar árufuvarozási piacon.
277. Fenti magatartásukkal a felek a liberalizáció folytán lehetségessé vált versengő magatartást együttműködésükkel helyettesítették. Ennek következményeként még az olyan piaci szegmenseken sem kíséreltek meg egymással versenyre kelni, ahol saját nyilatkozataik szerint sem lett volna akadálya ennek. Így például a GySEV lényegében „lemondott” arról, hogy – minimálisan – irányvonatos forgalmainak (GySEV forgalmának [30-60] %-a) MÁV-oldali szakaszát, illetve a MÁV Cargo által önállóan végzett irányvonatos forgalmakat (MÁV Cargo forgalmának [30-40] %-a) üzleti értelemben véve „támadja”. Hasonlóképp üzleti értelemben véve a MÁV Cargo is „lemondott” valamennyi, a GySEV-vel közösen végzett fuvarának a GySEV pályaszakaszát érintő részét illető versenyről (amely a GySEV szinte teljes teherforgalmát jelenti).
278. Mindez gyakorlatilag arra vezetett, hogy a liberalizáció céljával ellentétesen, évekkel annak hatályba lépése után, továbbra is az (upstream) infrastruktúra határozza meg a (downstream) szolgáltatás „határait” is, mind a több hálózatot használó fuvarok esetén (amelyekre az eljárás alá vontak a Keretszerződés által felállított szabályok szerint érvelve „közös fuvarként” hivatkoznak), mind pedig a csak egyik vagy csak másik hálózaton haladó fuvarokat illetően.
279. A piacfelosztó megállapodás végrehajtásának ellenőrzését a Keretszerződés több rendelkezése is segíti. Így a fuvaroztatókkal történő megállapodásokkal kapcsolatos értesítések, valamint a kedvezményekre, refakciókra vonatkozó információk cseréje, illetve a leszámolási együttműködés alkalmas arra, hogy a megállapodás érvényre juttatása mellett annak végrehajtása, betartása ellenőrzéséhez is hozzásegítse a vállalkozásokat (monitoring), valamint növelje az eljárás alá vontak számára a piac átláthatóságát. A Keretszerződés 2009. májusi módosításáig a GySEV részére valamennyi fuvarral kapcsolatos elszámolást a MÁV, illetve a MÁV Cargo végezte. A Versenytanács szerint a leszámolási együttműködés hozzájárul ahhoz, hogy a leszámolást végző MÁV, illetve MÁV Cargo a GySEV piaci stratégiájához,

üzletpolitikájához kapcsolódó érzékeny üzleti, kereskedelmi információk birtokába jusson a GySEV fuvarozatóira és az általa kötött fuvarszerződések tartalmára vonatkozóan, ideértve a GySEV fuvarok fuvar költségét, az ahhoz kapcsolódó kedvezményeket, visszatérítéseket is – a közös fuvarokon túlmutató jelleggel. Ezen túlmenően az együttműködés keretében a kedvezményekre, refakciókra vonatkozó információk cseréje – figyelemmel a felek piaci súlyára, erejére is – a közös szállításon kívül végzett áru fuvarozási tevékenységekre is kihatóan növelhette az eljárás alá vontak számára a piac átláthatóságát, csökkenthette piaci magatartásuk függetlenségét.

Megállapodás részleges be nem tartása nem kérdőjelezi meg a megállapodás létét

280. Az eljárás alá vontak hivatkoztak továbbá arra, hogy a GySEV 2007-től fokozatosan növekvő mértékben végez önálló fuvarozást. A Versenytanács ugyanakkor kiemeli, hogy a megállapodás részleges be nem tartása – különösen ilyen korlátozott, piaci méretet messze el nem érő körben¹⁵⁸ – nem kérdőjelezi meg a megállapodás létét. Még abban az esetben is, ha a GySEV csekély mértékű önálló fuvarozását annak bizonyítékeként fogadnánk el, hogy a piacfelosztó magatartás a felek között nem került maradéktalanul betartásra vagy végrehajtásra, ez – az átlépések csekély mértékére és arra figyelemmel, hogy a megállapodás egyéb körülményeiben (pl. Keretszerződés rendelkezései) nem következett be változás – nem alkalmas arra, hogy a megállapodás létét megkérdőjelezze.

Fuvarozási kényszer

281. Az eljárás alá vontak által a vasúttársaságok együttműködésében nemzetközileg bevett gyakorlatra történő hivatkozás kapcsán a Versenytanács utal arra, hogy az egymásra épülő szállítások rendszere a liberalizációt megelőző jogi környezetben alakult ki, és a COTIF 1999 éppen azt célozta, hogy a határokon átívelő önálló fuvarozás, illetve a vasúttársaságok közötti együttműködések – a közös fuvarozásnál versenyzőbb – formáit a nemzetközi áru fuvarozási szabályokban is leképezze (lásd a 39. pontot). Megjegyzi a Versenytanács, azon túlmenően, hogy országhatárokon belül eleve értelmetlen a nemzeti határokhöz hasonló akadályokról beszélni, 2004. május 1-je után – a COTIF 1999 Magyarország vonatkozásában történő hatályba lépését, 2006. július 1-jét megelőzően is – a magyar piacon egyebekben sem volt akadálya annak, hogy a MÁV (MÁV Cargo), illetve a GySEV az egymást követő fuvarozás helyett az infrastruktúra alapú verseny lehetőségével élve végezze szolgáltatási tevékenységét.

Tarifaközösség szerepe

282. A közös ügyfelekre nézve alkalmazott „értékesítési együttműködés” – vagyis egymás kölcsönös képviselője az ügyfelek felé ajánlattételi és ármegállapodási szinten, és az ehhez kapcsolódó egységes, közös díjkijáánlás és elszámolás – okán a Keretszerződés ármegállapodási elemet is tartalmaz, amely a Keretszerződés – illetve az eljárás alá vontak közötti piacfelosztó megállapodás – által teremtett szolgáltatási korlátokhoz szervesen kapcsolódó, annak működését könnyítő, a piacfelosztást stabilizáló

¹⁵⁸ A GySEV 2007-ben és 2008-ban még mindig a teljes szórt és majdnem a teljes infrastruktúrát keresztező irányvonatos forgalmát a MÁV Cargo-val együttműködésben végezte, míg a MÁV Cargo a teljes időszak alatt konzisztensen tartózkodott a GySEV infrastruktúrára történő belépéstől. A GySEV csak 2009-ben lépett érdemben MÁV területre, azonban a szórt fuvarok esetén még továbbra kizárólag, míg az infrastruktúrát keresztező irányvonatos forgalmak esetén is 70 %-ot meghaladó mértékben a MÁV Cargo-val együttműködésben szolgálta ki ügyfeleit.

mechanizmusként értékelhető. A közös, egységes elvek mentén történő díjkiajánlás – a piacfelosztó megállapodás kontextusában – a lehetséges verseny valamennyi dimenzióját lezárja, így lehetővé válik, hogy a piacfelosztó megállapodás teljes körűen érvényesüljön: sem a piacon rivalizálás helyett kooperáló versenytársak között, sem az ügyfelek szemében – tehát keresleti oldalról – nincs bizonytalanság, nem merül fel kérdés a két szolgáltató szolgáltatási árait illetően. Az értékesítési együttműködés, illetve a tarifaközösség miatt a két vasúttársaság nem versenytársakként, hanem közösen, lényegében egy vállalkozásként jelenik meg az ügyfelek felé, így még a mindkét vasúttársaságot felkereső ügyfelek sem kapnak versenyző ajánlatot a másik fuvarozótól (az esetleges egyedi kedvezményen kívül).

283. A Versenytanács szerint nem helytálló az eljárás alá vontak azon érve, hogy a Keretszerződésből fakadó „értékesítési együttműködés” megkönnyíti az ügyfelek számára történő ajánlattételt, valamint a fuvarozók között a leszámolást és a kedvezmények alkalmazását. A Versenytanács szerint a teljes fuvarozási útvonalra vonatkozó ár kiajánlásához nincsen szükség az árak előzetes egyeztetésére és közös díjszabás alkalmazására. Az árak kiajánlása oly módon is történhet, ha a vasutak egyoldalúan közlést tesznek, milyen árat számítanak fel arra az esetre, ha egy másik vasúttársaság venné igénybe szolgáltatásaikat, vagy azok egy részét (ha a szolgáltatások ilyen mélységű megosztására egyáltalán szükség van). Az árkiajánlás lehetőségét nem befolyásolja az árak egységessége és az árakkal kapcsolatos egyeztetés, különösen olyan körülmények között, amikor a vasúttársaságok díjszabásának nyilvánosan is hozzáférhetőnek kell lennie.
284. Megjegyzi a Versenytanács azt is, hogy az eljárás alá vontak által a tarifaközösség elsődleges előnyeként beállított „egyablakos ügyintézés” a felek nyilatkozatai alapján a gyakorlatban mégsem jelenti szükségszerűen azt, hogy az ügyfél csak az egyik vasúttársasággal kerülne kapcsolatba.

Keretszerződés „vizsgálata” az RCA / MÁV Cargo ügyben

285. Az RCA / MÁV Cargo döntés kapcsán a Versenytanács megjegyzi, hogy alaptalan a felek azon hivatkozása, hogy a Bizottság fúziós eljárása során a Keretszerződést „jóváhagyta”, amellyel ellentétes megállapításra – álláspontjuk szerint – a Versenytanács sem juthat. Elsősorban rögzítendő, hogy 2004. május 1. (az 1/2003/EK rendelet hatályba lépése) óta megszűnt a megállapodások egyedi mentesítésének lehetősége, így a Keretszerződés Bizottság általi mentesítése fogalmilag kizárt. Másodsorban, a Keretszerződést a Bizottság a fúziós eljárás során tett kötelezettségvállalás kapcsán első ránézésrel (*prima facie*) tekintette át, amely nem helyettesítheti a más célokat szolgáló antitröszt eljárás lefolytatását. E körben kiemelő, hogy az antitröszt és fúziós eljárások célja, módszertana is eltérő. Fúziós eljárások célja a várható jövőbeni versenyhatások felmérése előrettekintő módszerekkel, míg antitröszt eljárások esetében múltbeli magatartás retrospektív elemzése történik. A fúziós eljárásnak egyébként sem a Keretszerződés vizsgálata (hanem az RCA / MÁV Cargo összefonódás versenyhatásainak értékelése) volt a tárgya, a Keretszerződés csupán az összefonódás kapcsán felmerült versenyjogi aggályok megszüntetését szolgáló számtalan kötelezettségvállalás egyike kapcsán merült fel. Továbbá, a jelen eljárásban a Versenytanács pedig nem a Keretszerződést, hanem a felek között kialakult átfogó piacfelosztó megállapodást értékeli, amelynek a Keretszerződés csupán egy működési keret biztosító eleme.

Piacfelosztó megállapodás 2009. május 25-ét követően – az eljárás megszüntetése

286. A Versenytanács ezt követően értékelte, hogy a Keretszerződésnek az RCA / MÁV Cargo ügyben tett kötelezettségvállalás teljesítésével összefüggésben elvégzett módosítása – figyelemmel az összefonódás 2008 végével bekövetkezett végrehajtására is, amely a felek irányítási viszonyainak változását is eredményezte (lásd a 13., illetve 19. pontokat) – jelenthetett-e változást a versenyjogi értelemben vett piacfelosztó megállapodás fennállására nézve (amelynek a Keretszerződés lényegi elemét képezi).
287. Ennek kapcsán ismert, hogy a GySEV és a MÁV Cargo 2009. május 25-ével olyan módon módosította a Keretszerződés rendelkezéseit, amely ugyan a felek közötti „értékesítési együttműködést” továbbra is fenntartja, annak egyes – a Versenytanács által a piacfelosztó megállapodás versenykorlátozó jellegét bizonyító körülményként értékelt – részletszabályait illetően változtatásokat eszközölt.
288. A rendelkezésre álló adatok alapján ismert az is, hogy a GySEV önállóan végzett árufuvarozási tevékenysége 2009-ben kezdett emelkedést mutatni (mely körülmény a fentebb kifejtettek szerint a megállapodás fennmaradását önmagában nem kérdőjelezi meg, annak háttérében a megállapodás részleges be nem tartása vagy fellazulása is állhat – lásd a 280. pontot). Másfelől ismert az is, hogy a GySEV éves jelentése szerint a 2009-es évet még a MÁV Cargo-val való kooperáció jellemezte (és az árufuvarozási tevékenység „újra pozicionálását” 2010-re helyezte kilátásba).
289. Az eljárás alá vontak hivatkoztak arra, hogy a Keretszerződés módosítása „formálisnak” tekinthető, és a Keretszerződéssel összefüggésben folytatott gyakorlatukban ez a módosítás nem jelentett változást. Ennek kapcsán a Versenytanács figyelemmel volt arra, hogy az eljárás alá vontak ezt a nyilatkozatot – védekezésükben – a módosítást megelőző gyakorlatuk jogszerűségére utalással tették, ezért a nyilatkozatot a Versenytanács nem értékelte a jogsértés folytatását alátámasztó körülményként.
290. A fenti körülmények összességének értékelésével a Versenytanács a 2009. május 25-ét követő időszak tekintetében arra a következtetésre jutott, hogy a rendelkezésre álló adatok alapján kétséget kizáróan nem igazolható, hogy a piacfelosztó megállapodás (amelynek szerves részét képezik a Keretszerződésben foglaltak) továbbra is – változatlan tartalommal, illetve körben – fennállt-e az eljárás alá vontak között. A Versenytanács szerint ennek értékeléséhez a tényállás további tisztázására lenne szükség a Módosító megállapodást követően tanúsított eljárás alá vonti magatartások részletes vizsgálatával, amelynek lefolytatását – annak időigényére is figyelemmel – a Versenytanács jelen eljárás keretében nem tartja indokoltnak.

Piacfelosztás – összegzés

291. Mindezek alapján a Versenytanács szerint a MÁV Cargo és a GySEV között 2006. január 1. és 2009. május 25. között a vasúti árufuvarozás piacának infrastruktúráhatárok mentén történő felosztására vonatkozó versenykorlátozó megállapodás állt fenn.
292. A 2009. május 25-ét követő időszak tekintetében a Versenytanács – a fentebb kifejtettek alapján – az eljárás megszüntetése mellett döntött.

VIII.2.2.3. Egységes vasúti díjszabásra vonatkozó megállapodás

A) GySEV - MÁV ármegállapodás a 2004. május 1. és 2005. december 31. közötti időszakban

293. A Versenytanács értékelése szerint a 2004. május 1. és 2005. december 31. közötti időszakban az, hogy a MÁV és a GySEV egységes vasúti árudíjszabást állapított meg, a két meghatározó piaci szereplő céljában versenykorlátozó – horizontális – ármegállapodásának minősül.
294. A Versenytanács szerint megállapítható, hogy a díjszabások egységességének eredője – a piacnyitást megelőző időszakban, a vállalkozások működésében már évtizedek óta alkalmazott – az egymásra épülő szállítások rendszerében történő fuvarozásra kialakított egységes és közös díjszabás, illetve az ennek alapján történő díjkiajánlás.
295. Az egységes díjszabás alkalmazását ugyanakkor az eljárás alá vontak változatlanul fenntartották azután is, hogy a vasúttársaságok működésének gazdasági és jogi környezete a 2004. május 1-jei időponttal megvalósult piacnyitással alapvetően átalakult, és versenyhelyzetet teremtett a fuvarozási szolgáltatást nyújtó vasúttársaságok szintjén.
296. Megállapítható, hogy a MÁV és a GySEV 2004. május 1. és 2005. december 31. közötti időszakban érvényes díjszabásai (vagyis: a 2004. januári és a 2005. januári, az Árufuvarozási Üzletszabályzat részeként megjelent Árudíjszabások) egyidőben (időpontban, illetve rendszerességgel) kerültek meghirdetésre, illetve módosításra, és mind formailag, mind tartalmilag egységessé mutatkoztak. Ennek kapcsán megjegyzendő, hogy a vállalkozások 2004. évre érvényes díjszabása január 1-jével (vagyis a gazdasági és jogi környezet megváltozását megelőző időpontban) került meghirdetésre, amely azonban nem zárta volna ki a díjszabás évközi felülvizsgálatát.

Díjszabások versenykorlátozó jellege

297. Az egységes vasúti díjszabások – vagyis az eljárás alá vontak megállapodása – alapján az érintett vasúttársaságok vonalain történő fuvarozás esetén (ideértve a közösen és az önállóan végzett fuvarozási tevékenységet is) a fuvar költség megállapítása azonos díjszabás alapulvételével, vagyis azonos feltételek és elvek szerint történt.
298. A Versenytanács szerint a díjszabások versenykorlátozó jellege nemcsak abban áll, hogy az eljárás alá vontak által meghatározott egyes díjtételek azonosak voltak, hanem abban is, hogy a fuvar költség számításának alapját képező díjjelemek és számítási mód, vagyis az árképzés módszere is egységes formában került meghatározásra. Ennek kapcsán a Versenytanács nem tartja elfogadhatónak az eljárás alá vontak azon érvelését, miszerint a díjszabások struktúrájának egységessége abból fakadt, hogy mindkét vállalkozás az UIC mintadíjszabás szerinti díjszámítási módszert követte. Mint azt az eljárás alá vontak is előadták, többféle elismert díjszámítási módszer (így például a tömegalosztályos, illetve a kocsidíjas rendszer) létezik, amely az ugyanazon díjszámítási módszert választó vasúttársaságok esetében azonos struktúrával bíró díjszabást vonhat maga után. Jelen ügyben a díjszabások egységes jellegének kialakulásával kapcsolatban feltárták azt a következtetést erősítik, hogy a díjszámítási módszer megválasztása közösen és egymásra tekintettel – nem pedig a vasúttársaságok önálló döntése alapján – történt, illetve erre utal közvetetten az a körülmény is, hogy

utóbb (2009 júniusától) a két vasúttársaság által alkalmazott díjszámítási módszer azonosságában is változás következett be.

299. A 2004. május 1. és 2005. december 31. közötti időszakban a GySEV és a MÁV által közzétett, teljesen egységes díjszabások nemcsak a közös fuvarokra, hanem – névleg is – az eljárás alá vontak vonalain történő valamennyi fuvarozás esetére vonatkoztak. Ily módon az egységes vasúti árudíjszabások a közös fuvarozásnál szélesebb körben, a vállalkozások önállóan végzett áru fuvarozási tevékenységének díjazása esetére is irányadók voltak.
300. Mindez a vállalkozások számára kölcsönösen csökkenti az egyébként versenykörülmények között meglévő „piaci” bizonytalanságot a másik magatartása – árazása, piaci viselkedése – tekintetében arra az esetre nézve is, ha külön-külön, önállóan ad(ná)nak árajánlatot a fuvaroztatóknak. Még ha tehát az eljárás alá vontak a fenti időszakban éltek (volna) is a piacnyitással lehetővé tett szabályozott hozzáférés alapú verseny lehetőségével, egy teljes árképzést érintő megállapodás ilyen körülmények között is társadalmi szinten mérhető, fogyasztói és társadalmi jólétet érintő kárt okoz. A liberalizált piacon az immár közvetlen versenytársként működő fuvarozási szolgáltatók által alkalmazott egységes díjszabás – még ha a díjszabásban részes vasúttársaságok a szolgáltatást nem is minden esetben a közzétett áron nyújtják – alkalmas arra, hogy összehangolja a vállalkozások árpolitikáját, illetve szűkítse mozgásterüket az önálló árképzés során.
301. Az eljárás alá vontak hivatkoztak arra, hogy a közzétett díjszabás alapján kalkulálható tarifa egyfajta „bruttó díjként” érvényesül a gyakorlatban, és a díjszabásban részes vasúttársaságok árversenye a kedvezmények, visszatérítések szintjén jelentkezik. Ezzel kapcsolatban a Versenytanács előjáróban megjegyzi, az a körülmény, hogy a vasúttársaságok által alkalmazott kedvezmények, visszatérítések okán a díjszabás szerinti tarifa legfeljebb a fuvaroztatók egy része esetében érvényesült, az egységes díjszabás megállapítását célzó megállapodás létét nem érinti, legfeljebb annak érvényesülése, piacra gyakorolt hatása körében lenne értékelhető.
302. A Versenytanács rámutat arra, hogy a díjszabás abban az esetben is kiindulópontként, de legalábbis viszonyítási pontként szolgál az áralkalmazásban valamennyi GySEV és MÁV fuvar esetében, ha az ügyfelek jelentős része által fizetendő ár végül alatta marad a díjszabás szerinti tarifának. Az egységes díjszabás alkalmazása következtében más árak érvényesülhetnek a piacon, különös tekintettel arra, hogy a díjszabásban részes vállalkozások az országos vasúti áru fuvarozás két legjelentősebb társasága voltak, amelyek együttesen a vizsgált időszakban mindvégig 90 % körüli, illetve azt meghaladó piaci részesedéssel rendelkeztek. Továbbá, a díjszabások nyilvánossága folytán is, a fuvaroztatók (a keresleti oldal) ezen egységes árakat tekinthetik kiindulópontnak, amennyiben egyetlen szolgáltató teljes hálózaton való igénybevételenek a lehetőségét mérlegelik.
303. A díjszabások „közös fókuszpont” jellegét támasztja alá az is, hogy a MÁV – illetve a MÁV Cargo – az „ügyfelekkel való tárgyalás kiindulópontjaként”, a GySEV „közös listaárként” utal a díjszabásokra. Emellett a MÁV – illetve a MÁV Cargo – a kedvezményezéssel kapcsolatban említette azt is, hogy amennyiben az ügyfél felé az ár „nettó árként” kerül is megjelölésre, a vasúttársaság részéről az ajánlatkészítés az alkalmazott kedvezményrendszer alapján történik, illetve olyan ügyfél esetében, amely

többféle viszonylatban is fuvaroztat, az egyes potenciális viszonylatokra szóló kedvezmény – és nem konkrét árak – megadásával lehetséges ajánlatot tenni.

304. A kedvezményezési rendszer tekintetében a Versenytanács megjegyzi azt is, hogy a megjelölt kedvezménytípusok elsősorban intermodális jellegűnek tekinthetők – vagyis az ügyfeleknek a fuvarozási módok közötti választással kapcsolatos eltérő alternatíváit tükrözik –, amelyet a Versenytanács szintén a megállapodás meglétét alátámasztó tényként értékel, mivel a különböző szegmenseket érintő azonos árstratégia meglétét is bizonyítja.

Árudíjszabások jóváhagyása

305. A Versenytanács értékelése szerint a vasúttársaságok a díjszabásuk meghatározása során piaci magatartást tanúsítottak, és a versenyfelügyeleti eljárás során feltárt körülmények – különös tekintettel az üzletszabályzat hatósági jóváhagyására – nem támasztják alá az eljárás alá vontak azon érvelését, miszerint magatartásuk tekintetében a versenyszabályok alkalmazhatóságát kizáró állami ráhatás érvényesült volna.
306. A versenyfelügyeleti eljárás során feltárt adatok azt igazolják, hogy a 2004. május 1. és 2005. december 31. közötti időszakban a GySEV és a MÁV önálló döntési jogkörükben eljárva készítették elő és terjesztették a minisztérium elé jóváhagyásra az áru fuvarozási üzletszabályzat – a kiegészítő feltételek, illetve a díjszabás – aktuális módosításának tervezeteit. A versenyfelügyeleti eljárás során meghallgatott, a jóváhagyási eljárás során akkor eljárt minisztériumi tisztségviselők nyilatkozatai azt mutatják, hogy a jóváhagyás annak függvénye volt, hogy a vasúttársaság üzletszabályzata a vasúti jogszabályoknak (különösen a Vász. rendelkezéseinek) megfelelő, az áru fuvarozási jogviszonyok rendezésére alkalmas szerződési feltételeket tartalmazott-e, és nem merült fel arra utaló adat, hogy a jóváhagyási eljárásnak tartalmi jelleggel a konkrét díjtételek tárgyát képezték volna. A rendelkezésre álló információk alapján arra utaló adat sem ismert, hogy az üzletszabályzat jóváhagyására jogosult hatóságok vagy más állami szervek – figyelmen kívül hagyva, hogy a vasúti áru fuvarozási szolgáltatás a vizsgált időszakban nem tartozott a hatósági áras szolgáltatások körébe – eleve a díjszabás tartalmának meghatározásában részt vettek volna, vagy arra hatást gyakoroltak volna.
307. A Versenytanács szerint nem helytálló az eljárás alá vontak azon érvelése, miszerint az eljárásban nem a megfelelő tanúk kerültek meghallgatásra, illetve, hogy a tanúk nyilatkozatai annak okán nem támasztják alá az eljárás alá vontak „egy állam – két vasút” elven alapuló védekezését (ti. hogy a Magyar Állam egységesen kezelte a két vasútját, ezért egységes díjszabás kialakítását is várta el), mert a tanúk utólag igyekeztek a minisztérium szerepét a valóságosnál kisebb jelentőségűnek feltüntetni.
308. Az eljárás alá vonti érvelést cáfoló körülménynek tekinti a Versenytanács, hogy a meghallgatott tanúk a szóban forgó időszakban a minisztérium vasúti közlekedésért felelős főosztályának munkatársai voltak (ideértve kifejezetten az üzletszabályzatok jóváhagyásával kapcsolatos feladatokat ellátó ügyintézőt), ezért a vasúti áru fuvarozási üzletszabályzatokkal – illetve általában a vasúti áru fuvarozással – kapcsolatos minisztériumi szabályozói munkára való rálátásuk, illetve a jóváhagyási eljárások során történetekkel kapcsolatos tudomásuk közvetlenségéhez nem férhet kétség. Emellett a tanúk által a jóváhagyási renddel kapcsolatban tett nyilatkozatok egymással és a GKM ismert szervezeti és működési rendjével is összhangban állnak.

309. A MÁV / MÁV Cargo áru fuvarozási szabályozási tanácsadója (lásd a 134. pontot) meghallgatásán utalt arra, miszerint „hallott arról”, hogy a díjszintről is volt korábban (ti. a jóváhagyási eljárást megelőzően) egyeztetés a minisztérium illetékes főosztályával. A Versenytanács – a vállalkozás szabályzatainak készítéséért felelős Szabályozási Osztály vezetőjeként, majd ugyanezen témában tanácsadóként továbbra is közreműködő személy részéről – kétségesnek tartja ezen nyilatkozat hitelességét, illetve ellentmondásosnak abban az összefüggésben, hogy amennyiben a vasúti közlekedésért felelős, vagy bármely más minisztériumi főosztály eleve részt vett volna a díjszabás, illetve az aktuális módosítás tartalmának kialakításában, mely okból lett volna szükség arra, hogy a főosztályok az ezt követően jóváhagyásra előterjesztett változattal kapcsolatban változtatásokat, illetve az előterjesztett módosítás indokainak további kifejtését kérjék (mint azt a tanúvallomás szintén állítja). Megjegyzi a Versenytanács, hogy a tanúvallomásban vázolt, a következő évre szóló díjszabás módosítási javaslat elkészítését megelőző belső egyeztetési folyamat leírása (lásd szintén a 134. pontban) szintén azt mutatja, hogy a díjszabás – jóváhagyásra előterjesztendő – tervezetének összeállítása a vasúttársaság szervezetén belül történt.
310. A tanú vallomásában azt a – MÁV által szintén hivatkozott – példát hozta fel a minisztériumi ráhatás körében, amely az öt tonnás tömegelosztály megszüntetéséhez kapcsolódik (lásd a 140. pontot). A Versenytanács szerint az ezzel összefüggésben meghallgatott másik tanú, a Vasúti Közlekedési Főosztály ügyintézője által elmondottak (lásd a 141. pontot) és az 1996. évi Vász.-ban foglaltak nem kérdőjelezi meg – éppen ellenkezőleg, megerősítik – azt a megállapítást, hogy a jóváhagyási eljárás tárgyát a vasúti jogszabályokból eredő követelmények vizsgálata képezte.
311. A minisztériumnak az üzletszabályzatok vasútszakmai szempontú jóváhagyására szorító szerepét – az eljárás alá vontak érvelésével ellentétben – nem kérdőjelezi meg a Közgazdasági Főosztály akkori vezetője által tett tanúvallomás azon kitétele sem, miszerint „a díjszabásokat ezek az ágazati főosztályok készítették”. A tanú ugyanis a közlekedési díjrendeletekről beszélt, illetve a szóban forgó kitétele utóbb maga nevezte pontatlan megfogalmazásnak, azzal a magyarázattal, hogy közlekedési tarifák alatt az egész minisztérium a személyszállítási tarifákat értette (a vasút és a közút esetében egyaránt).
312. Megjegyzi a Versenytanács, hogy a rendelkezésre álló bizonyítékokból álláspontja szerint az a következtetés vonható le, hogy a minisztériumi jóváhagyás a vasúti jogszabályok feltételeinek való megfeleléshez kötődött, és nem jelentett versenyszempontú, különösen a Tpv. 11. §-a (illetve az EUMSZ. 101. cikke) szerinti értékelést. Ezzel együtt, még ha a minisztérium – a vasúti áru fuvarozás szabályairól szóló kormányrendelet (1996. évi Vász.) szerinti eljárása során – figyelemmel is lett volna versenyjogi szempontokra, ez a körülmény nem jelenti, hogy a vasúttársaságokra nem alkalmazandók a Tpv., illetve az EUMSZ. versenyszabályai.¹⁵⁹

¹⁵⁹ Lásd például a Fővárosi Törvényszék 2.K.30.863/2009/8. számú jogerős ítéletét, amely a Magyar Ügyvédi Kamara Etikai Szabályzatának miniszteri törvényességi felügyelete kapcsán rögzítette, hogy a nemzeti jog szerinti hatáskörök részbeni vagy teljes párhuzamossága „az állam végső döntéshozatalra való ráhatása” tekintetében – az európai joggyakorlatban – sem minősül lényegesnek. A bíróság rámutatott arra is, hogy a hatáskör tartalmának nem kizárólag az ügyben történő eljárás az immanens része, hanem az eljárás eredményeként feltárt tényállásra épülő jogkövetkezmények alkalmazása is, mely tekintetben a versenyhatóság és a törvényességi felügyeletet gyakorló miniszter jogosítványai nem hasonlíthatók össze.

313. A fentiek fényében a Versenytanács úgy értékelte, hogy a rendelkezésre álló bizonyítékok a minisztériumnak (az államnak) az üzletszabályzatokkal kapcsolatos szerepét kellően tisztázták, és további tanúk meghallgatása az eljárásban nem volt szükséges. Megjegyzi a Versenytanács azt is, hogy a versenyfelügyeleti eljárásban a minisztérium díjszabásokba történő beavatkozására utaló irati bizonyítékok nem merültek fel, amely szintén megkérdőjelezi a széles körű állami ráhatással érvelő eljárás alá vontak állításait.
314. Mindezek alapján a Versenytanács szerint az eljárás alá vontak a díjszabásaik tartalmának meghatározásában önálló döntési kompetenciával rendelkeztek, mozgásterüket – és ily módon a díjszabás kialakítására vonatkozó döntésükért való felelősségüket – kizáró állami ráhatás nem állapítható meg.

Díjszabási kényszer

315. Nem tartja helytállónak a Versenytanács azt az eljárás alá vonta érvelést sem, miszerint a COTIF 1980 szerinti fuvarozási és díjszabási kényszer (lásd a 38. pontot) fennálltaig fel sem merülhetett, hogy a vasúttársaságok eltérő díjszabással rendelkezzenek. A díjszabási kényszerből ugyanis nem következett, hogy adott állam területén csupán egyetlen egységes díjszabás létezhet, hanem az adott államban hatályos szabályok szerint elfogadott és közzétett díjszabást követelte meg a vasúttársaságoktól – ezen követelmény „leképezését” tartalmazzák egyebekben az 1996. évi Vász. szabályai. Ennek kapcsán a Versenytanács utal az eljárás alá vontak azon nyilatkozatára is, miszerint a díjszabásoknak egyfajta „biztosítéki szerepe” is volt a fuvarozatók szempontjából (ti., hogy a díjszabás szerinti fuvardíj megfizetése ellenében biztosított legyen a küldemény fuvarozása – lásd a 125. pontot).

Liberalizáció „tökéletlensége”

316. A Versenytanács nem fogadta el továbbá az eljárás alá vontak azon érvelését, miszerint a 2004-2005-ös időszakban (a 2005. évi Vtv. hatályba lépéséig) a piacnyitás intézményi és jogi háttérének egyes hiányosságai kihatással lennének az eljárás alá vontak (GySEV, MÁV) felelősségének megállapíthatóságára. Az uniós vasútliberalizációs irányelvek és az annak alapján életbe lépett (módosult) magyar vasúti szabályozás 2004. május 1-jével – néhány évig tartó felkészülési időszakot követően – kétség kívül az egységes vasút modelljére épülő üzletpolitika újragondolását, illetve a piacnyitás követelményeihez igazodó magatartás kialakítását követelte meg az inkumbens vasúttársaságoktól. Mint azt a Vj-22/2005. számú versenyfelügyeleti eljárás megállapításai is tanúsítják, a piacnyitás hatásait hátráltató versenyellenes magatartást nem menti a szabályozási és intézményi háttér tökéletlenségére történő hivatkozás. Azt, hogy ezen körülmény az eljárás alá vontak felelősségének mértékére kihatással lehet-e, a bírság kiszabása körében értékeli a Versenytanács.

B) GySEV - MÁV Cargo ármegállapodás a 2006. január 1. és 2007. július 17. közötti időszakban

317. A Versenytanács előjáróban megjegyzi, hogy 2006 januárjában a MÁV Cargo, még ha a MÁV Árufuvarozási Üzletágának kiszervezésével jött is létre, új társaságként kezdte meg piaci működését, amely alkalmat adott (adhatott volna) – többek között – az addig alkalmazott díjszabási politika újragondolására. Továbbá, az ezzel egyidejűleg hatályba lépett új 2005. évi Vtv. – az eljárás alá vontak által is elismerten – kiteljesítette a

piacnyitás jogi hátterét és intézményrendszerét, amely a vasúttársaságok számára még fokozottabban jelenítette meg a liberalizáció követelményeit.

318. A Versenytanács szerint megállapítható, hogy a MÁV Cargo megalakulását követően a céljában versenykorlátozó ármegállapodás a GySEV és a MÁV Cargo között állt fenn az alábbiak szerint.
319. A 2006. január 1. és 2007. július 17. közötti időszak tekintetében a GySEV és a MÁV Cargo részéről azonos díjszabás került megállapításra (2006. januári és 2007. januári Árudíjszabások), amelyek – a korábbi díjszabásokhoz hasonlóan – formailag és tartalmilag is egységesnek mutatkoznak.
320. A Versenytanács a fenti A) pontban az egységes díjszabások versenykorlátozó jellegével kapcsolatban írtakat megfelelően irányadónak tekinti a GySEV és a MÁV Cargo 2006. január 1. és 2007. július 17. közötti időszakban megállapított díjszabásai vonatkozásában is, ezáltal magatartásukat a két vasúttársaság horizontális ármegállapodásának tekinti.

Díjszabások versenykorlátozó jellege

321. Az eljárás alá vontak (GySEV, MÁV Cargo) ezen időszak tekintetében is érveltek azzal, hogy az egységes díjszabások ellenére is a kedvezmények, visszatérítések alkalmazása árversenyt eredményezett közöttük, tekintettel arra, hogy még közös fuvarozás esetén is a fuvarozó vasutak a közös kedvezményen túl olyan egyedi kedvezményt, illetve visszatérítést is nyújtanak, amelyről a másik vasúttársaságnak nincs tudomása. Ennek kapcsán a Versenytanács előjáróban hangsúlyozza, hogy az egységes díjszabás – a fentebb már kifejtettek szerint – abban az esetben is viszonyítási pontként, fókuszként szolgál az áralkalmazásban valamennyi – közösen, illetve önállóan vitt – GySEV és MÁV Cargo fuvar esetében, ha az ügyfelek jelentős része által fizetendő ár végül alatta is marad a díjszabás szerinti tarifának. A díjszabások „közös fókuszpont” jellegének fennmaradását támasztja alá az a körülmény is, hogy a Keretszerződés 2009. májusi módosítása is említi, hogy a fuvardíjkedvezmények megadása a felek által meghirdetett nyilvános díjszabás, illetve a kedvezményekre vonatkozó közös megállapodások alapján történik.
322. Továbbá, a Keretszerződés rendelkezései – legalábbis a közösen végzett fuvarozások esetében – előírják egymás értesítését a fuvardíjkedvezményekről, illetve a MÁV Cargo vagy a GySEV által a fuvaroztatóknak nyújtott, valamint a fizetett fuvardíj után biztosított további kedvezmények és a refakciák megosztását. Mivel a Keretszerződés által szabályozott közös fuvarozás esetén az előbbiek okán a fuvaroztatónak adott kedvezmény és visszatérítés arányosan érinti a feleket, megállapodásuk a közös fuvarozások tekintetében a ténylegesen alkalmazott árakra is kihathatott.
323. Megjegyzi a Versenytanács, hogy a – fentebb értékelt – piacfelosztó megállapodás következtében a status quo tiszteletben tartása (az egymás hálózatain való szolgáltatási versenytől való elzárkózás) eleve kizárja az eljárás alá vontak közötti versenyhelyzet létrejöttét a csak „saját hálózatot” érintő, „nem közös” fuvarok tekintetében. Ebben az összefüggésben az ármegállapodás csak kisebb szerephez juthatott, hiszen az eljárás alá vontaknak nyilvánvalóan nem is kellett egymás versenyétől tartaniuk. Ily módon a Versenytanács szerint nem bír jelentőséggel az sem, hogy a „másik infrastruktúráját” nem érintő fuvarokon mekkora kedvezményt ajánlanak (ajánlanának) az eljárás alá

vontak, hiszen ezen fuvarok tekintetében az eljárás alá vontak az egymással való versenytől lényegében elzártak.

324. Az eljárás alá vontak hivatkoztak továbbá arra, hogy a vasúttársaságok közötti verseny – azonos díjszabás mellett is – a különböző fuvarozási útvonalakra tett alternatív ajánlatok révén is érvényesülni tud. Ennek kapcsán a Versenytanács rámutat arra, hogy ez az érv eleve azon körülmények között értelmezhető, ha a fuvarozók nem folytatnak infrastruktúra alapú versenyt, hanem csak adott fuvarozási útvonalak tekintetében (infrastruktúra területen belül) vállalnak szállítást, amelyet a Versenytanács – a fentiekben kifejtettek szerint – liberalizált piaci körülmények között jogsértő piacfelosztó magatartásnak tekint. Ezzel együtt, az eljárás alá vontak gyakorlatát figyelembe véve az alternatív fuvarozási útvonalakban megnyilvánuló verseny a Sopron, illetve Hegyeshalom határátmenet használatában jelentkezhetne, mely tekintetben a MÁV Cargo és a GySEV a Keretszerződéssel kötelezték magukat azonos árak alkalmazására és az azonos kedvezmények elvének érvényesítésére. Ennek kapcsán megjegyzi a Versenytanács, hogy ugyan a Keretszerződés szövegezése nem ezt implicálja, azonban még ha az eljárás alá vontak érvelésének megfelelően az azonos ár „mindössze” a kilométerdíj azonosságát jelenti is, a megállapodás az ár – legalább – egy meghatározó komponensében való eltérés lehetőségét így is kiiktatta.

Árufuvarozási díjakkal kapcsolatos egyeztetés

325. A Versenytanács szerint a MÁV Cargo és a GySEV közötti, lefoglalásra került 2007. júniusi e-mail váltás alátámasztja, hogy a vasúttársaságok között az egységes díjszabás megállapítására – aktuálisan a díjak azonos körben és módon történő felemelésére, illetve közvetetten az addigi díjszabások tekintetében is a díjszabások azonosságára – irányuló akarategyezés állt fenn („hogya beadjátok a díjszabást is a velünk azonos új díjakkal”). Emellett az e-mail arra is utal, hogy a vállalkozások tudatában voltak annak, hogy a díjszabások azonossága versenyjogilag aggályosnak bizonyulhat. Ennek következménye lehet, hogy a MÁV Cargo által 2007. július 18-ával életbe léptetett módosított díjszabással párhuzamosan a GySEV módosított díjszabást nem jelentetett meg (noha annak tervezetét – a módosított „új díjakkal” – elkészítette), illetve a tervezetet jóváhagyásra sem küldte meg. Ennek kapcsán megjegyzi a Versenytanács azt is, hogy a szabályozási környezet vagy a felek működése körében nem ismert olyan változás (noha az eljárás alá vontak szerint a díjszabások alakulását ez befolyásolta), ami ebben az időpontban a díjszabásokkal kapcsolatos addigi gyakorlattól való eltérést vonhatta volna maga után.
326. A MÁV Cargo az e-mailben foglaltakkal kapcsolatban hivatkozott arra, hogy annak szerzője nem volt a vállalkozás munkavállalója, hanem az e-mail küldése idején egy meghatározott projektfeladatra rendelkezett megbízással, és korábban ugyan adott tanácsot az üzletszabályzattal kapcsolatban, de 2007-ben nem. A Versenytanács szerint ezen érvek – még ha helytállóak lennének is – nem cáfolják az e-mail tartalmát. Az e-mail szerzője hosszabb ideje jogviszonyban állt a MÁV Cargo-val, illetve annak elődjével is (a társasághoz való kötődését jól szemlélteti, hogy levelében a MÁV Cargo-ra a „velünk” kifejezéssel utal), amelynek során fuvarszabályozási kérdésekkel foglalkozott. Függetlenül attól, hogy a 2007. júliusi díjszabás módosítás összeállításában közvetlenül részt vett-e, megállapítható, hogy az e-mail elküldését megelőzően konzultált a MÁV Cargo illetékes munkatársával (aki a szóban forgó módosítást készítette), amelynek eredményeként megoldási javaslattal is előálltak annak

érdekében, hogy a díjak azonossága – a vasúti hatóság ellenőrzését megkerülve – fenntartható legyen, és akkor a továbbiakban is „*minden úgy menne, ahogyan kell*”.

327. A Versenytanács szerint nem helytálló a MÁV Cargo azon érvelése, miszerint az e-mail tartalma alapján nem vonható le a díjszabások egyeztetésére vonatkozó következtetés. Egyrészt, a MÁV Cargo díjszabása csak a honlapon történt közzététellel tekinthető teljességgel nyilvánosnak (mely időpontot megelőzően a GySEV már az új díjakat tartalmazó tervezetet küldte meg e-mailben), az ügyfeleknek kiküldött értesítés, illetve ajánlat az adott ügyféllel fennálló kereskedelmi megállapodás kapcsán releváns tételek – és nem a díjszabás egésze – tekintetében történt (azzal együtt is, hogy az ügyféli tájékoztatásban szerepel az emelés általános mértéke). Másrészt, mivel a tervezett áremelés a közös ügyfeleket is érintette, éppen az eljárás alá vontak közötti Keretszerződés rendelkezései (a közös megállapodásokkal kapcsolatos információcsere) biztosították azt, hogy a GySEV értesüljön a közös ügyfelek megállapodásait érintő változásokról.
328. Megjegyzi a Versenytanács, hogy az áru fuvarozási díjakkal kapcsolatos, eljárás alá vontak közötti egyeztetés tényét mutatja a MÁV Cargo 2006. évi Árudíjszabása „érvényességi területének” meghatározása is (lásd a 128. pontot), amely önmagában cáfolja azt az eljárás alá vonti érvelést, miszerint a két társaság egymástól függetlenül, „követő jelleggel” alakított ki egységes díjakat.

Árudíjszabások jóváhagyása

329. A Versenytanács álláspontja szerint megállapítható, hogy az áru fuvarozási üzletszabályzatok (illetve ennek részeként a díjszabások) jóváhagyásának rendjében 2006. január 1-jével bekövetkezett változások – így az, hogy a jóváhagyást az MVH végezte a 2005. évi Vtv.-ben és az 1996. évi Vász.-ban foglaltak szerint – abban a tekintetben nem eredményeztek változást, hogy a vasúttársaságok díjszabásaik tartalmának meghatározásában továbbra is önálló döntési kompetenciával rendelkeztek. Egyfelől, a 2005. évi Vtv. egyértelművé tette, hogy az üzletszabályzat jóváhagyása nem tagadható meg, amennyiben az a vasúti áru fuvarozás részletes szabályait tartalmazó külön jogszabályban (Vász.) foglaltaknak megfelel, másfelől ismert volt, hogy az előkészítés alatt álló új Vász. már lehetőséget adna az üzletszabályzattól elkülönült, jóváhagyás alá nem eső díjszabás közzétételére a vasúttársaságoknak. Ezt támasztja alá az MVH által a MÁV Cargo üzletszabályzat módosításának jóváhagyásáról hozott határozata is (lásd a 143. pontot), amelyből kitűnik, hogy a hatóság jóváhagyó döntése az üzletszabályzat és a vasúti áru fuvarozásra vonatkozó rendeleti szabályok összhangjának vizsgálatán alapult.
330. A 2006. január 1-jét követő – az MVH működésére eső – időszak tekintetében az eljárás alá vontak azzal érveltek, hogy az MVH a 2005. évi Vtv. 73. §-a (1) bekezdésének c) pontja alapján piacfelügyeleti jogosítványokkal is rendelkezett, ennél fogva a jóváhagyási eljárás során minden bizonnyal versenyszempontú értékelést is végzett, azonban a díjszabások egységességével kapcsolatos aggályt nem fogalmazott meg az eljárás alá vontak irányába. Ennek kapcsán a Versenytanács visszaul a minisztérium jóváhagyó döntésével kapcsolatban fentebb kifejtettekre, amely az MVH döntése tekintetében is irányadó, különös tekintettel arra, hogy a 2005. évi Vtv. a jóváhagyást nevesítetten is a Vász.-ban foglaltak ellenőrzése érdekében írja elő, illetve a Vász.-nak való megfeleléshez köti. Megjegyzi a Versenytanács azt is, hogy a 2007. júliusi

díjszabás módosítással kapcsolatos folyamatok leírása (ti. hogy a jóváhagyásra történő előterjesztéssel egyidejűleg az ügyfelek felé bejelentésre került az áremelés) is arra utal, hogy az eljárás alá vont sem számított arra, hogy a jóváhagyási eljárás érintené a díjszabás tartalmát.

Összegzés: az ármegállapodás tartalma

331. A díjszabásokkal kapcsolatban feltártak igazolják a GySEV és a MÁV, majd a MÁV Cargo közötti, egységes díjszabás megállapítását célzó megállapodásra vonatkozó akarategyezség létrejöttét, amelyre a versenykorlátozó célzaton kívül más magyarázat nem adható.¹⁶⁰ A megállapodás létét és tartalmát – a fenti A) és B) pontban ismertetett időszakok tekintetében egyaránt, illetve megfelelően – az alábbi bizonyítékok együttes értékelése alapozza meg:

- a jogsértéssel érintett teljes időszakban a díjszabások mind formailag, mind tartalmilag egységesek voltak,
- a díjszabások azonos időpontban és azonos rendszerességgel kerültek meghirdetésre, illetve módosításra,
- az ugyanazon díjszámítási módszer alkalmazása struktúrájában is azonos díjszabást eredményezett,
- az eljárás alá vontak maguk „közös fókuszpontnak” tekintették a díjszabásban foglaltakat,
- a MÁV Cargo 2006. évi Árudíjszabásában az „érvényességi terület” meghatározásának mikéntje,
- a 2007. júniusi e-mail váltás körülményei (megtörténtének ténye, szerzőjének személye, címzetti köre, tartalma),
- a 2007. júniusi e-mail-ben megfogalmazott, a díjak azonosságának fenntartását célzó „megoldási javaslat”,
- a 2007. júniusi e-mail utalása az ármegállapodással kapcsolatos versenyaggályokra,
- a 2007. júniusi e-mail váltás következményei, amelynek eredményeként a MÁV Cargo által 2007. július 18-ával életbe léptetett módosított díjszabással egyidőben a GySEV első alkalommal (!) tartózkodott attól, hogy a versenytársával párhuzamosan módosított és azzal azonos tartalmú („velünk azonos új díjakkal”) díjszabását megjelentesse (noha annak tervezetét elkészítette).

C) Egységes vasúti díjszabás a 2007. július 17-ét követő időszakban – az eljárás megszüntetése

332. Megállapítható, hogy 2007. július 17-ét követően a GySEV és a MÁV Cargo által közzétett díjszabások egyes díjtételei, mellékdíjai eltértek, majd egy későbbi időponttól (2009. június 1-jétől) a díjszámítási mód tekintetében is eltérőek lettek. Ennek fényében a 2007. július 17-ét követő időszak tekintetében egységes díjszabás alkalmazására

¹⁶⁰ Lásd a Fővárosi Ítéltábla 2.Kf.27.232/2007/14. és 2.Kf.27.167/2008/22. sz. ítéleteit, valamint a Kúria Kfv.II.39.259/2006/4. sz. ítéletét.

vonatkozó megállapodás nem lenne megállapítható, azonban figyelemmel a 2007. júniusi e-mail váltás tartalmára (ti., hogy az eljárás alá vontak megoldást kerestek arra, hogy a díjak azonossága – a hatóságok előtt nem nyilvános módon – fenntartható legyen), a Versenytanács szerint kétséget kizáróan nem igazolható, hogy az egységes díjszabásra vonatkozó megállapodás a továbbiakban nem állt fenn az eljárás alá vontak között. A Versenytanács szerint ennek értékeléséhez a tényállás további tisztázására lenne szükség, amelynek lefolytatását a Versenytanács jelen eljárás keretében nem tartja indokoltnak.

Egységes vasúti díjszabásra vonatkozó megállapodás – összegzés

333. Mindezek alapján a Versenytanács szerint a GySEV és a MÁV tekintetében 2004. május 1. és 2005. december 31. között, a GySEV és a MÁV Cargo tekintetében 2006. január 1. és 2007. július 17. között egységes vasúti áru fuvarozási díjszabásra vonatkozó megállapodás állt fenn.
334. a 2007. július 17-ét követő időszak tekintetében a Versenytanács – a fentebb kifejtettek alapján – az eljárás megszüntetése mellett döntött.

VIII.2.3. Érintett piac és a csekély jelentőségű megállapodásokra vonatkozó szabály alkalmazásának kizártsága

335. Egy magatartás versenyhatásai az érintett piacon vizsgálhatók. A Tptv. 14. §-ának (1) bekezdése alapján az érintett piacot a megállapodás tárgyát alkotó áru és a földrajzi piac figyelembe vételével kell meghatározni. A (2) bekezdés alapján a megállapodás tárgyát alkotó árun kívül figyelembe kell venni az azt a felhasználási célra, az árra, a minőségre és a teljesítés feltételeire tekintettel ésszerűen helyettesítő árukat (keresleti helyettesíthetőség), továbbá a kínálati helyettesíthetőség szempontjait. A (3) bekezdés szerint 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.
336. A piac meghatározásának alapvető célja mind a termékek, mind a földrajzi terület dimenziójában az, hogy azonosítsa a vállalkozás azon tényleges versenytársait, amelyek képesek korlátozni a megállapodásban érintett vállalkozások magatartását és megakadályozni azokat abban, hogy a tényleges verseny kényszerítő erejétől függetlenül viselkedjenek.
337. Az érintett piac meghatározása kapcsán a Versenytanács figyelemmel volt
- (i) az Európai Bizottság által az RCA / MÁV Cargo ügyben tett megállapításokra (lásd a fenti V.2. fejezetet), amelyek az Európai Bizottság vasúti piacokkal kapcsolatban hozott korábbi döntéseiben¹⁶¹ foglaltak, valamint az RCA tervezett irányításszerzése kapcsán a magyar (vasúti) áru fuvarozás piacával kapcsolatban lefolytatott piacelemzés és vizsgálat következtetései alapján kerültek megfogalmazásra;

¹⁶¹ Lásd például a COMP/M.2905 Deutsche Bahn / Stinnes, COMP/M.4746 Deutsche Bahn / English Welsh & Scottish Railway Holdings, COMP/M.4786 Deutsche Bahn / Transfesa ügyekben hozott döntéseket.

- (ii) arra, hogy a versenyfelügyeleti eljárás során megkérdezett fuvaroztatók, szállítmányozók milyen szempontokat érvényesítenek a fuvarozási módok közötti választás során (lásd a fenti IV.2. fejezetet);
 - (iii) a Vj-22/2005/145. számú határozat kapcsán – a felülvizsgálat során eljáró bíróságok által is – elfogadott azon szempontra, hogy a szabályozott piacnyitás kihat az érintett piac határainak meghatározására (lásd a fenti V.1. fejezetet).
338. Az érintett piac meghatározása kapcsán a Versenytanács előrebocsátja, hogy a megállapodással érintett piacot maguk a megállapodásban részes vállalkozások határolják be azzal, hogy versenyellenes magatartásokat tudatosan terjesztik ki a termékek, illetve szolgáltatások meghatározott körére.¹⁶² Megállapítható, hogy a jelen versenyfelügyeleti eljárásban feltárt jogsértések a GySEV és a MÁV, illetve a MÁV Cargo magyar vasúthálózat használatával végzett teljes áru fuvarozási tevékenységét érintik, valamennyi fuvarozási viszonylat (különböző belföldi és nemzetközi relációkban végzett fuvarok) és fuvarozási mód, illetve fuvartípus (irányvonatos vagy szórt forgalomban történő, a GySEV-MÁV infrastruktúra határát keresztező, illetve azt nem érintő fuvarok) tekintetében.
339. A fent ismertetettek a Versenytanács szerint arra utalnak, hogy a megállapodások tekintetében az érintett árupiacot a vasúti áru fuvarozás piaca jelentheti, elkülönült piacot alkotva a más fuvarozási módok – különösen a közúti fuvarozás – révén végzett áruszállítástól. A vasúti áru fuvarozáson belül elkülönült szegmenst képezhet az irányvonatos vasúti áru fuvarozás és a szórt vasúti áru fuvarozás alpiaca, mivel az irányvonatos és a szórt forgalomban történő fuvarozást eltérő fogyasztói igények indukálják, illetve kínálati oldalról ezt mutatja a magánvasutak piacralépési stratégiája is. Az eljárás alá vontak – „saját” infrastruktúrájukon – mindkét szegmensben aktívak, a 2004 májusa óta piacra lépett magánvasutak az irányvonatos szegmensben lépnek fel az inkumbensek versenytársaként.
340. A Versenytanács szerint a fent ismertetettek arra utalnak továbbá, hogy az érintett földrajzi piac Magyarország területénél nem szélesebb. A magyar országos vasúti pályahálózat egésze – az engedéllyel rendelkező vasúttársaságok számára – nyílt hozzáférés alá esik, és a hozzáférés, illetve pályahasználat kapcsán nincs különbség a pályahálózat működtetője szempontjából. Az inkumbensek és több magánvasút részt vesz nemzetközi relációban bonyolított fuvarfeladatokban, de a GySEV-et leszámítva (amely a társaság működtetésébe tartozó infrastruktúra osztrák szakaszán is közlekedik) a további piaci szereplők nemzetközi relációban végzett fuvarozás esetén is csak a fuvarozási útvonal magyarországi szakaszán közlekednek.
341. Az érintett piac pontos meghatározását, azzal kapcsolatos végkövetkeztetés levonását (a helyettesíthetőség részletesebb vizsgálatát) a Versenytanács jelen eljárásban ugyanakkor nem tartja szükségesnek.
342. Az EUMSZ. 101. cikke alkalmazásában az érintett piac meghatározásának elsődleges célja annak megállapítása, hogy a vizsgált magatartás érintheti-e a tagállamok közötti kereskedelmet, illetve az uniós piaci verseny korlátozását célozza-e vagy ilyen hatást

¹⁶² Lásd a Törvényszék a T-71/03., T-74/03., T-87/03. és T-91/03. sz. Tokai Carbon Co. Ltd, Intech EDM BV, Intech EDM AG és SGL Carbon AG kontra Európai Bizottság egyesített ügyekben hozott 2005. június 15-i ítéletének [EBHT 2005 II-10] 90. pontját.

fejtett-e ki, ezzel együtt – a Tpvt. 11. §-a alkalmazásában is – a megállapodás terjedelmének, az egyes érintett vállalkozások abban való részvételének meghatározása.¹⁶³ Megállapítható, hogy ebben az összefüggésben az inter-modális (más fuvarozási módok által támasztott) helyettesíthetőségnek nincs jelentősége.

343. Tekintettel továbbá arra, hogy a feltárt megállapodások az eladási árak versenytársak közötti meghatározására, illetve a piac versenytársak által történő felosztására vonatkoznak, a csekély jelentőség miatti mentesülés – a Tpvt. 13. §-ának (2) bekezdése, illetve az Európai Bizottság de minimis közleménye alapján, az alábbiak szerint – nem merülhet fel. Ezért az érintett piac és a vállalkozások piaci részesedése meghatározásának a jogsértés megállapítása szempontjából nincs ügydöntő jelentősége.¹⁶⁴
344. A Tpvt. 13. §-a szerint nem esik a tilalom alá a megállapodás, ha csekély jelentőségű. Csekély jelentőségű a megállapodás, ha a megállapodást kötő feleknek és az azoktól nem független vállalkozásoknak az együttes részesedése az érintett piacon a tíz százalékot nem haladja meg, kivéve, ha az a) a vételi vagy az eladási árak versenytársak közötti közvetlen vagy közvetett meghatározására, vagy b) a piac versenytársak által történő felosztására vonatkozik. A Tpvt.-vel analóg az uniós szabályozás is. A 101. cikk nem alkalmazandó a kisebb jelentőségű megállapodásokra, mivel azok céljuknál vagy hatásuknál fogva nem alkalmasak a verseny érzékelhető korlátozására.¹⁶⁵ A csekély jelentőségű megállapodásokról (de minimis) szóló bizottsági közlemény¹⁶⁶ 7. pontja alapján a vállalkozások közötti olyan megállapodások, amelyek a tagállamok közötti kereskedelmet befolyásolják, a 101. cikk (1) bekezdése értelmében nem korlátozzák érzékelhetően a versenyt, ha a megállapodás részes feleinek együttes piaci részesedése nem haladja meg a 10 %-ot a megállapodás által érintett piacok egyikén sem, amennyiben a megállapodás olyan vállalkozások között jött létre, amelyek e piacok bármelyikén egymásnak tényleges vagy potenciális versenytársai. Ugyanakkor a közlemény 11. pontjának 1. alpontja szerint a 7. pont nem alkalmazandó azokra a megállapodásokra, melyek nagyon súlyos korlátozást tartalmaznak. Ilyen korlátozásnak tekinthetők azok, amelyeknek a célja, közvetlenül vagy közvetve, önmagukban vagy más, a felek ellenőrzése alatt álló tényezőkkel együttesen az a) alpont értelmében az árak rögzítése a termékek harmadik személyeknek történő értékesítése során; a c) alpont értelmében pedig a piacok vagy a vevők elosztása. Mindezek alapján az eljárás alá vontak megállapodásai tekintetében – a hivatkozott rendelkezések értelmében – kizárt, hogy még csekély jelentőség megállapítása esetén is mentesüljön a versenykorlátozó megállapodásokra vonatkozó tilalom alól. Megjegyzendő, hogy jelen ügyben az érintett vállalkozások a magyarországi vasúti áru fuvarozás két legjelentősebb szereplője, amelyek együttes piaci részesedése 90 % körüli vagy azt meghaladó volt a vizsgált időszak egésze folyamán.

¹⁶³ Lásd például a Törvényszék T-61/99. sz. *Adriatica di Navigazione* kontra Európai Bizottság ügyben 2003. december 11-én hozott ítéletének [EBHT 2003 II-5349] 27.-32. pontjait.

¹⁶⁴ Lásd a Kúria Kfv.IV.37.258/2009/8. és Kfv.IV.37.236/2009/11. sz. ítéleteit.

¹⁶⁵ Lásd a horizontális iránymutatás 15. pontját.

¹⁶⁶ A Bizottság közleménye az Európai Közösséget létrehozó szerződés 81. cikke (1) bekezdése szerint a versenyt érzékelhetően nem korlátozó, csekély jelentőségű (de minimis) megállapodásokról (Hivatalos Lap C 368., 2001.12.22., 13. o.)

VIII.2.4. Vizsgált magatartás mentesülésének lehetősége

345. Az EUMSZ. 101. cikkének (3) bekezdése alapján az (1) bekezdés alkalmazásától el lehet tekinteni az olyan esetekben, amikor vállalkozások közötti megállapodás vagy megállapodások csoportja, továbbá vállalkozások társulásai által hozott döntés vagy döntések csoportja, illetve összehangolt magatartás vagy összehangolt magatartások csoportja
- a) hozzájárul az áruk termelésének vagy forgalmazásának javításához, vagy a műszaki vagy gazdasági fejlődés előmozdításához (hatékonyság),
 - b) ugyanakkor lehetővé teszi a fogyasztók méltányos részesedését a belőle eredő haszonból anélkül, hogy
 - c) az érintett vállalkozásokra olyan korlátozásokat róna, amelyek e célok eléréséhez nem nélkülözhetetlenek,
 - d) lehetővé tennék ezeknek a vállalkozásoknak, hogy a kérdéses termékek jelentős része tekintetében megszüntessék a versenyt.
346. A Tpv. 17. §-a a fenti a)-d) pontokban meghatározott feltételek együttes érvényesülése esetén ugyancsak úgy rendelkezik, hogy adott megállapodás mentesül a 11. §-ában foglalt tilalom alól.
347. A versenyfelügyeleti eljárásban annak bizonyítása, hogy valamely magatartás sérti a Tpv. 11. §-át, a hatóságot terheli, míg a – Tpv. 20. §-ára figyelemmel – a tilalom alóli mentesülés bizonyítása azt terheli, aki a mentesülésre hivatkozik. A következetes, bíróság által is megerősített versenyjogi gyakorlat szerint adott megállapodásnak mind a négy feltételt teljesíteni kell egyszerre, következésképpen egy feltétel nem teljesítése már a mentesülés hiányát eredményezi.¹⁶⁷
348. A Versenytanács előrebocsátja, hogy az eljárás alá vontak megállapodása (mind ár-, mind piacfelosztó magatartása) az irányvonatos, illetve a szórt forgalomban továbbított fuvarokra egyaránt kiterjedt, illetve a gyakorlatban is ilyen módon érvényesült, ugyanakkor az eljárás alá vontak által a megállapodás mentesíthetősége körében előterjesztett indokok a szórt forgalom lebonyolításában történő együttműködés hatékonysági előnyeire vonatkoznak. Ennek kapcsán megjegyzi a Versenytanács, közvetetten ez a körülmény is alátámasztja, hogy a felek közötti megállapodás versenykorlátozó célzattal jött létre (ti. együttműködésüket általános érvénnyel minden fuvarra, és nem valamely szükségesnek tartott körben – fuvartípusra, pl. a szórt fuvarokra – határozták el, illetve folytatták).
349. A joggyakorlat szerint elméletileg ugyan bármely megállapodás mentesülhet a Tpv. 17. §-a, illetve az EUMSZ. 101. cikkének (3) bekezdése alapján, így a versenykorlátozó céllal rendelkező magatartások is, azonban minél súlyosabb korlátozást jelent a versenyre egy magatartás, annál kisebb a valószínűsége annak, hogy a magatartás képes teljesíteni a tilalom alóli mentesülés valamennyi feltételét.¹⁶⁸

¹⁶⁷ Lásd például a Kúria Kf.II.40.072/2000/5. és a Fővárosi Ítéltábla 2.Kf.27.314/2005/6. számú ítéleteit. Lásd továbbá az EUMSZ. 101. cikke (3) bekezdésének alkalmazásáról szóló bizottsági iránymutatás [Hivatalos Lap C 101., 2004.4.27., 97. o.] 42. pontját.

¹⁶⁸ Lásd például a T-17/93. sz. Matra Hachette kontra Bizottság ügy [EBHT II-595. o.] 85. pontját, illetve az Európai Bizottság gyakorlatában a COMP/39.396 számú, az acél- és a gáziparban használt kalcium-karbid- és

350. Ily módon az árak meghatározását és a piac felosztását célzó – így a versenyés legfontosabb tényezőit kizáró, a versenykorlátozás legsúlyosabb formáját öltő – megállapodások kapcsán kivételes jelleggel nyerhet csak igazolást a tilalom alóli mentesülés. Különösen kevés eséllyel képes ugyanis egy ilyen megállapodás biztosítani, hogy a fogyasztók is részesüljenek az előnyökben – hiszen az árak meghatározására és a piac felosztására irányuló megállapodás a résztvevők előnyét szolgálja –, hozzájáruljon a hatékonyság előmozdításához, vagy megfelelően annak az elvárásnak, hogy legfeljebb a megállapodás – egyébként gazdaságilag indokolt, jogszerű – céljához szükséges mértékben korlátozza a versenyt.¹⁶⁹ Az EUMSZ. 101. cikkének a horizontális együttműködési megállapodásokra való alkalmazhatóságáról szóló iránymutatásában az Európai Bizottság úgy foglal állást – még az elsődlegesen valamely jogszerű céllal létrejött – versenytársak közötti közös értékesítési megállapodások esetében is, hogy az áröngzítést vagy piacfelosztást tartalmazó megállapodások csak kivételes körülmények között tekinthetők nélkülözhetetlenek a közös célok eléréséhez.¹⁷⁰
351. Jelen ügyben a Versenytanács szerint – legalább a Tpv. 17. §-a, illetve az EUMSZ. 101. cikke (3) bekezdése c) és d) pontjában foglalt feltételek nem teljesülése okán – sem tekinthető igazoltnak, hogy az eljárás alá vontak magatartása mentesülhetne a versenykorlátozó megállapodásokra vonatkozó tilalom alól. Ennek kapcsán a Versenytanács figyelemmel volt különösen az alábbiakra:
- (i) az eljárás alá vontak között fennálló, piacfelosztásra, illetve az árak meghatározására vonatkozó megállapodás általános jelleggel a vasúti áru fuvarozás valamennyi (így irányvonatos és szórt fuvarozási) szegmensére kiterjedt – ugyanakkor mint az fentebb már említésre került, az eljárás alá vonti érvek a szórt forgalom lebonyolításában történő együttműködésre vonatkoznak, az irányvonatos forgalomra olyan összefüggésben, hogy a jelentős vasúti fuvarozatók mindkét fuvar típusba tartozó küldeményrel rendelkeznek; (lásd 165. pont); [a), c) pont]
 - (ii) az EUMSZ. 101. cikke (3) bekezdése alkalmazásában a megállapodással járó versenykorlátozásnak a hatékonysági előnyök eléréséhez, nem pedig magának a megállapodásnak a létehez kapcsolódóan szükséges nélkülözhetetlennek lennie¹⁷¹ – jelen ügyben ez már a fenti (i) pontban említettek okán sem áll fenn; [c) pont]
 - (iii) az eljárás alá vontak nem igazolták, hogy a hivatkozott hatékonysági előnyök (még ha igazoltan fenn is állnának) más gazdaságilag ésszerű, kevésbé versenykorlátozó megoldás révén mely okból ne lennének elérhetőek – figyelemmel arra is, hogy a szolgáltatási versenyben több, a közös fuvarozásnál versenyesebb (a fuvarozási tevékenységek kevésbé szoros összekapcsolásával járó) konstrukció vehető igénybe a fuvarozás lebonyolítására, illetve az ügyfelek

magnéziumalapú reagensek ügyben hozott döntés 203. pontját, valamint a COMP/B-1/39.401 számú E.ON/GDF ügyben hozott döntés 264.-268. pontjait.

¹⁶⁹ Lásd az EUMSZ. 101. cikke (3) bekezdésének alkalmazásáról szóló iránymutatás 46. pontját.

¹⁷⁰ Lásd az EUMSZ. 101. cikkének a horizontális együttműködési megállapodásokra való alkalmazhatóságáról szóló iránymutatás [Hivatalos Lap C 11., 2011.1.14., 1. o.] 249. pontját.

¹⁷¹ Lásd például az Európai Bizottság COMP/29.373 számú, Visa International – Multilateral Interchange Fee ügyben hozott döntésének 98. pontját.

részére történő díjkiajánlás, elszámolás tekintetében is ismert a verseny szempontjából kevésbé korlátozó megoldás; [c) pont]

- (iv) a piacnyitás elvi alapjára figyelemmel, általános érvénnyel a fuvarok infrastruktúra szempontú, vagy akár a szolgáltatási hálózatok mentén történő megkülönböztetése önmagában is megkérdőjelezhető magatartás – akár a szórt fuvarozás tekintetében is; [c) pont]
- (v) az eljárás alá vontak jelentős piaci súlyt képviselő vállalkozások és egymás közeli versenytársai, amelyek megállapodása a verseny jelentős részének kikapcsolásához vezet. [d) pont]

VIII.2.5. Összegzés

352. A fentiek alapján a Versenytanács szerint a MÁV és a GySEV 2004. május 1. és 2005. december 31. között a gazdasági verseny korlátozását célzó magatartást tanúsítottak azzal, hogy egységes vasúti áru fuvarozási díjszabást állapítottak meg. Ezzel az eljárás alá vont vállalkozások megsértették a Tpv. 11. §-ának (1) bekezdését, illetve (2) bekezdése a) pontját, valamint az EUMSZ. 101. cikkét, különösen annak (1) bekezdése a) pontját.

353. A Versenytanács szerint továbbá a MÁV Cargo és a GySEV a gazdasági verseny korlátozását célzó magatartást tanúsítottak azzal, hogy

- 2006. január 1. és 2009. május 25. között felosztották a magyar vasúti áru fuvarozás piacát, valamint
- 2006. január 1. és 2007. július 17. között egységes vasúti áru fuvarozási díjszabást állapítottak meg.

Ezzel az eljárás alá vont vállalkozások megsértették a Tpv. 11. §-ának (1) bekezdését, illetve (2) bekezdése a) és d) pontjait, valamint az EUMSZ. 101. cikkét, különösen annak (1) bekezdése a) és c) pontjait.

354. Ezen túlmenően a Versenytanács

- a GySEV és a MÁV Cargo által alkalmazott egységes vasúti áru fuvarozási díjszabás tekintetében a 2007. július 17-ét követő időszakra, valamint
- a GySEV és a MÁV Cargo között létrejött, az együttműködés szabályozására vonatkozó keretszerződés és az azzal összefüggésben tanúsított magatartás tekintetében a 2009. május 25-ét követő időszakra

vonatkozóan a Tpv. 72. §-a (1) bekezdése a) pontjának második fordulata alapján a versenyfelügyeleti eljárást megszünteti.

IX. Bírság kiszabása

355. A Tpv. 77. §-ának (1) bekezdése szerint az eljáró versenytanács – egyebek mellett – megállapíthatja a magatartás törvénybe ütközését, ezen túlmenően a Tpv. 78. §-a szerint bírságot is szabhat ki a Tpv. megsértőivel szemben. A Tpv. 78. §-ának (1) bekezdése szerint a bírság összege nem lehet magasabb a vállalkozás, illetve a határozatban azonosított vállalkozáscsoportnak a határozat meghozatalát megelőző, vagy ennek hiányában az utolsó hitelesen lezárt üzleti évben elért nettó árbevételének 10 %-ánál. A Tpv. 78. §-ának (3) bekezdése példálódzó felsorolását adja a bírság összegének mérlegelésekor alkalmazható szempontoknak, kiemelve a jogsérelem súlyát, a jogsértő állapot időtartamát, a jogsértéssel elért előnyt, a jogsértő felek piaci helyzetét, a magatartás felróhatóságát, az eljárást segítő együttműködő magatartását, illetve a törvénybe ütköző magatartás ismételt tanúsítását. A törvény szerint a jogsérelem súlyát különösen a gazdasági verseny veszélyeztetettségének foka, a fogyasztók, üzletfelek érdekei sérelmének köre, kiterjedtsége határozhatja meg.
356. A bírság összegének megállapítása során a Versenytanács szem előtt tartja, hogy a bírság kiszabásának célja az, hogy a vállalkozásokat visszatartsa a tisztességtelen piaci magatartástól és egyúttal megteremtse a gazdasági verseny tisztességét. Ez a cél pedig csak olyan mértékű bírsággal valósítható meg, amely a versenyjogsértést megvalósító vállalkozásnak érezhető megterhelést jelentő anyagi hátrányt okoz.¹⁷² A bírságnak, mint a jogsértés szankciójának, be kell töltenie a jogsértésre adott büntetés szerepét, továbbá kellő elrettentő erőt is kell hordoznia, amely biztosítja egyrészt, hogy az adott vállalkozás ne legyen érdekelt elkövetni további jogsértést (egyedi elrettentés), másrészt kellő üzenetet küldjön más vállalkozások számára is abban a tekintetben, hogy az adott súlyú jogsértés kellő szankcióval jár (általános elrettentés).¹⁷³
357. A Versenytanács megítélése szerint a kiszabandó bírságnak arányosnak kell lennie az elkövetett jogsértés súlyával, valamint igazodnia kell a feltárt enyhítő és súlyosító körülményekhez.¹⁷⁴

¹⁷² Lásd például a Kúria Kf.III.27.599/1995/3. számú ítéletét.

¹⁷³ Lásd például a Fővárosi Ítéltábla 2.Kf.27.314/2008/8. számú ítéletét. Lásd továbbá T-64/02. sz. Dr. Hans Heubach GmbH & Co. KG kontra Európai Bizottság ügyben 2005. november 29-én hozott ítélet [EBHT 2005., II-5137. oldal] 181. pontját: „A Bizottság által a bírságok összegének meghatározásakor követhető elrettentő jelleg arra irányul, hogy biztosítsa, hogy a vállalkozások a Közösségben, illetve az Európai Gazdasági Térségben végzett tevékenységük során tiszteletben tartsák a Szerződés által lefektetett versenyszabályokat. Ebből az következik, hogy a közösségi versenyszabályok megsértése miatt kiszabott bírságok elrettentő jellegét nem lehet kizárólag a bírsággal sújtott vállalkozás egyedi helyzetének fényében megítélni.”

¹⁷⁴ Lásd például a Kúria Kfv.II.37.291/2009/29. és a Fővárosi Ítéltábla 2.Kf.27.665/2008/3. számú ítéleteit.

358. A Versenytanács a bírság kiszabása során a Tpv. 78. §-ában, és különösen annak (3) bekezdésében meghatározott szempontrendszer szerinti mérlegelést végzett.

Jogsértés időtartama, releváns forgalom

359. A Versenytanács a bírság összegének meghatározása során az egyes eljárás alá vont vállalkozások által – a jogellenes magatartásukkal érintett vasúti árufuvarozási piacon a jogsértésben való részvételük időtartama alatt elért – releváns forgalmából:

- a GySEV esetében a 2004. május 1. és 2009. május 25. közötti időszakban,¹⁷⁵
- a MÁV esetében a 2004. május 1. és 2005. december 31. közötti időszakban,¹⁷⁶
- a MÁV Cargo esetében a 2006. január 1. és 2009. május 25. közötti időszakban¹⁷⁷

vasúti árufuvarozási tevékenységből származó nettó árbevételéből indult ki, mivel ezen összeg révén figyelembe vehető a jogsértés időtartama és a magatartás földrajzi kiterjedése, vagyis az, hogy a megállapodás a magyar vasúti árufuvarozási piac egészét érintette.

Jogsérelem súlya

360. A jogsérelem súlya körében mérlegelte a Versenytanács, hogy a kifogásolt magatartások milyen módon képesek a verseny korlátozására (verseny veszélyeztettségének foka). Ennek kapcsán figyelemmel volt arra, hogy az ár- és a piacfelosztó megállapodások természetüknél fogva a versenyt súlyosan veszélyeztető magatartásnak minősülnek. A megállapodások a verseny legfontosabb dimenzióit érintették olyan korlátozások révén, amelyek közvetlenül befolyásolják a versenyfolyamat végeredményét.

361. A verseny veszélyeztettségét befolyásoló súlyosító körülményként tekint a Versenytanács arra, hogy a jogsértések a vasúti piacnyitást követő kezdeti időszakban valósultak meg és a piacnyitás hatásainak, a vasúti verseny kialakulásának hátráltatását célozták, ami tetten érhető abban is, hogy a megállapodások a vasúti verseny bevezetésével egymás számára potenciálisan legjelentősebb versenytársakká váló vállalkozások kölcsönös „kikapcsolására” irányultak.

362. A jogsértéssel okozott érdeksérelem körében vette figyelembe a Versenytanács azt, hogy a jogsértő magatartások végrehajtásuk révén hatással is bírtak a piacon.

363. Az ármegállapodás érvényesülése kapcsán ugyanakkor kisebb mértékben enyhítő körülmény, hogy a fuvarok jelentős része esetében a tényleges árak eltérhettek az egységes díjszabás szerinti áráktól. (Ezt a hatást 2006. január 1-jétől a közös fuvarok tekintetében korlátozta a Keretszerződés révén érvényesülő tarifaközösség, illetve a közös kedvezményezés rendszere.) A Versenytanács figyelemmel volt továbbá arra, hogy a 2006. január 1-jétől érvényesülő piacfelosztó megállapodás gyakorlatilag eleve kizárta az eljárás alá vontak közötti versenyhelyzetet, mely összefüggésben az ármegállapodásnak inkább a piacfelosztást támogató szerep jutott.

¹⁷⁵ A releváns árbevételi adatok tekintetében lásd a Vj-003/2008/037., Vj-003/2008/343. sz. iratokat. A 2004., illetve a 2009. év releváns időszakára eső árbevételt a Versenytanács arányosítással állapította meg.

¹⁷⁶ A releváns árbevételi adatok tekintetében lásd a Vj-003/2008/051., Vj-003/2008/343. sz. iratokat.

¹⁷⁷ A releváns árbevételi adatok tekintetében lásd a Vj-003/2008/039., Vj-003/2008/207/1., Vj-003/2008/343. sz. iratokat. A 2009. év releváns időszakára eső árbevételt a Versenytanács arányosítással állapította meg.

364. A piac felosztására vonatkozó magatartás kapcsán ilyen körülmény nem volt megállapítható, ezért a Versenytanács a versenyt súlyosabban veszélyeztető magatartásnak tekintette – és így a bírság számítása során súlyosabban értékelte – jelen ügyben a piacfelosztást.
365. A Versenytanács a jogsérelem súlyának értékelése során figyelemmel volt arra is, hogy a kifogásolt magatartások a vasúti árufuvarozási piac két mindenkori legjelentősebb szereplője között álltak fenn, mely társaságok piaci erejét meghatározó tényezőnek tekinthető az is, hogy mindkét árufuvarozó vasút inkumbens (a piacnyitást megelőző időszak már piacon lévő, ily módon piaci tapasztalattal, ügyfélkapcsolatokkal stb. rendelkező) vállalkozás.

Jogsértéshez való viszonyulás

366. A jogsértéshez való viszonyulás körében a Versenytanács kiemelt jelentőséget tulajdonított a felróhatóságnak.
367. A Versenytanács szerint a felróhatóság mindkét magatartás esetében megállapítható, tekintettel arra, hogy az eljárás alá vontak által tanúsított magatartások köztudottan a legsúlyosabb versenyjogi jogsértések közé tartoznak, amelynek az eljárás alá vontaknak is tudatában kellett lenniük, illetve amelynek ismerete különösen az eljárás alá vontakhoz hasonló súlyú, méretű piaci szereplők esetében elvárható.
368. A felróhatóság körében értékelte továbbá a Versenytanács, hogy a piacfelosztás esetében – tekintettel különösen a Keretszerződés preambulumban foglaltakra, illetve a 21-es vonal átadása kapcsán tanúsított magatartásra – a jogsértő magatartás (szubjektív) célzatossága is megállapítható, amely fokozott felróhatóságot bizonyít.
369. Az eljárás alá vontak jogsértéshez való viszonyulása körében a Versenytanács mérlegelte, hogy fennállhat-e a jogsértés megvalósulásában közreható – a bírság mértékét enyhítő – külső tényező. Az ármegállapodás kapcsán a Versenytanács a bírság mértékét csökkentő tényezőként értékelte, hogy az eljárás alá vontak díjszabásai a kifogásolt 2004. május 1. és 2007. július 17. közötti időszakban mindvégig hatósági jóváhagyás alá estek. A Versenytanács szerint az e tekintetben rendelkezésre álló bizonyítékok az eljárás alá vontak érvelésével ellentétben azt nem igazolják, hogy a jóváhagyó hatóságok bármelyike az egységes díjszabás kialakítását kifejezetten ösztönözte vagy támogatta volna, ezzel együtt a jóváhagyás a felügyeleti hatóság egyetértésének látszatát kelthette az eljárás alá vontak számára. A bírság mértékét csökkentő tényezőként vette figyelembe a Versenytanács a díjszabások nyilvánosságát is (vagyis azt a körülményt is, hogy a díjszabások egységessége nem titkolt módon állt fenn).
370. Ennek kapcsán – a 2004-2005-ös időszak tekintetében – a Versenytanács figyelemmel volt az eljárás alá vontak (a GySEV és a MÁV) azon érvelésére, miszerint ebben az időszakban a piacnyitás intézményi és jogi hátterének tökéletlensége – különösen az ágazati felügyeleti hatóság felállításának hiánya – is befolyásolja a jogsértésért való felelősségük súlyát. A Versenytanács szerint ez a körülmény olyan esetben vehető számításba az eljárás alá vontak javára, ha a szóban forgó szabályozási probléma és az utóbb versenyfelügyeleti beavatkozással járó helyzet kialakulása között közvetlen, de legalább közvetett összefüggés áll fenn. Az ezen időszakban fennálló ármegállapodás tekintetében a Versenytanács ilyen körülményként fogadta el, hogy a díjszabások

jóváhagyása (az üzletszabályzat részeként) a piacnyitást megelőzően érvényesülő jóváhagyási renddel egyezően továbbra is a közlekedési miniszter – és nem a szabályozott piacnyitások során jellemzően ilyen szerepet betöltő ágazati felügyeleti hatóság – hatáskörébe tartozott. Ennek következtében a Versenytanács a díjszabások hatósági jóváhagyásában megnyilvánuló állami ráhatást, mint enyhítő körülményt a 2004-2005-ös érintett időszak tekintetében nagyobb súllyal vette figyelembe.

Elrettentő erő

371. A Versenytanács ezt követően mérlegelte, hogy a bírság összege az egyes eljárás alá vont vállalkozások számára, illetve általában kellő elrettentő (visszatartó) erőt képvisel-e. Ennek kapcsán figyelemmel volt arra, hogy a GySEV a vizsgált időszakban mindvégig, a MÁV pedig 2005 végéig integrált vasúti társaságként működött. A MÁV árufuvarozási tevékenységét 2006-tól a MÁV Cargo folytatta (és a MÁV jelen határozat meghozatalakor sem rendelkezik árufuvarozási tevékenységgel), illetve jelen határozat meghozatalakor a GySEV árufuvarozási tevékenységét már – a vizsgált időszakot követően megalakult, a GySEV-vel egy vállalkozás-csoportba tartozó – GySEV Cargo folytatja.

Bírságmaximum

372. Ezt követően a Versenytanács megvizsgálta, hogy az így kalkulált bírságösszeg nem haladja-e meg a Tptv. 78. §-ának (1), illetve (2) bekezdésében meghatározott, különböző számítási módszerek szerinti bírságmaximumot.

373. Mindezek figyelembevételével a Versenytanács az egyes eljárás alá vontak esetében az alábbiak szerinti bírságot állapította meg.

GySEV-re kiszabott bírság

374. A GySEV esetében a Versenytanács a vállalkozás jogsértésben való részvételének időtartama alapján a 2004. május 1. és 2009. május 25. közötti időszakban elért releváns forgalomból¹⁷⁸ indult ki. A GySEV 2004. május 1. és 2007. július 17. között részese volt a feltárt ármegállapodásnak, 2006. január 1. és 2009. május 25. között a feltárt piacfelosztó megállapodásnak.

375. A Versenytanács a megállapodás időtartamára (amely a GySEV esetében egybeesik a vállalkozás jogsértésben való részvételével) eső releváns forgalomból kiindulva – a magatartások természete, illetve érvényesülése, valamint a verseny veszélyeztetettsége kapcsán fentebb kifejtettek alapján – a jogsérelmet súlyosnak ítélte. Figyelemmel volt arra, hogy a GySEV a vasúti árufuvarozási piac második legjelentősebb szereplője, szintén inkumbens vasúttársaság, ugyanakkor piaci méretét, illetve részesedését tekintve jóval kisebb a MÁV-nál, illetve a MÁV Cargo-nál. A Versenytanács a bírság mértékét súlyosító körülményként vette figyelembe a magatartás felróhatóságát, illetve a piacfelosztó magatartás tekintetében megállapítható célzatosságát. Az eljárás alá vont jogsértéshez való viszonyulása körében ezt a körülményt részben ellensúlyozza a díjszabások jóváhagyásából fakadó – a 2004-2005-ös érintett időszak tekintetében nagyobb, a 2006-2007-es érintett időszak tekintetében kisebb súllyal figyelembe vett – állami ráhatás, illetve a díjszabások nyilvános jellege.

¹⁷⁸ A releváns árbevételi adatok tekintetében lásd a Vj-003/2008/037., Vj-003/2008/343. sz. iratokat.

376. A Versenytanács a fentiek szerint kiszabandó bírságot a GySEV számára, illetve általában is kellő elrettentő (visszatartó) erejűként értékelte, és egyben megállapította, hogy az nem haladja meg a vállalkozás Tpv. 78. §-ának (2) bekezdése szerinti utolsó hitelesen lezárt üzleti évben elért nettó árbevételének 10 %-át.¹⁷⁹
377. Ezt követően a Versenytanács figyelemmel volt arra is, hogy a GySEV a versenyfelügyeleti eljárás során hivatkozott nehéz pénzügyi helyzetére. A Versenytanács a GySEV beadványában¹⁸⁰ foglaltakat az eljárás alá vont kérelmeként értékelte, amely alapján megvizsgálta, hogy az előadottak indokolhatják-e a fentiek szerint kiszabandó bírság csökkentését, illetve részletekben történő teljesítésének engedélyezését. A GySEV a nehéz pénzügyi helyzete kapcsán arra utalt, hogy az év első hónapjaiban a társaság likviditási helyzetét fokozottan érinti a Sopron-Szombathely-Szentgotthárd vasútfejlesztési projekthez szükséges önrész – a fejlesztési tartalékok terhére, illetve forgóeszközhitelből történő – teljesítése, illetve a közszolgáltatási személyszállítás és a vasúti pályahálózat működtetésével összefüggésben folyamatosan felmerülő finanszírozási igényhez képest a központi költségvetésből nyújtott költségtérítések lehívhatóságának elhúzódása. Nyilatkozata szerint a társaság a finanszírozási stabilitást jelentős forgóeszköz finanszírozás igénybevétele mellett tudja csak megőrizni.
378. Előjáróban megjegyzi a Versenytanács, hogy a GySEV az előadottakat alátámasztó részletes bizonyítékokkal (elsősorban iratokkal) nem szolgált, illetve a likviditási helyzetet érintően hivatkozott körülmények a GySEV gazdasági helyzetének, adott gazdasági és társadalmi környezetben fennálló fizetési képességének teljes körű felmérésére egyebekben sem bizonyulnak elegendőnek.
379. A Versenytanács szerint a rendelkezésre bocsátott adatok (a bírság összegére, illetve kiszabásának időpontjára is figyelemmel), valamint a GySEV által az áru fuvarozási tevékenység tekintetében ugyanitt hivatkozott jövedelmezőségi mutatók nem igazolják, hogy a kiszabandó bírság egy összegben való megfizetése kirívóan aránytalan terhet róna az eljárás alá vontra, azt pedig különösen nem, hogy a vállalkozás – illetve azon vállalkozás-csoport, amelynek a GySEV is tagja – kivételesnek, különlegesnek mutatózó súlyosan nehéz pénzügyi helyzetben lenne. Mindezek alapján a Versenytanács a fentiek szerint meghatározott bírságösszeg csökkentésére, illetve részletfizetési kedvezmény megállapítására nem látott módot.

MÁV-ra kiszabott bírság

380. A MÁV esetében a Versenytanács a vállalkozás jogsértésben való részvételének időtartama alapján a 2004. május 1. és 2005. december 31. közötti időszakban elért releváns forgalomból¹⁸¹ indult ki, mely időszakban az eljárás alá vont a feltárt ármegállapodásnak volt részese.
381. A Versenytanács a MÁV ármegállapodásban való részvételének időtartamára eső releváns forgalomból kiindulva – a magatartások természete, illetve érvényesülése, valamint a verseny veszélyeztetettsége kapcsán fentebb kifejtettek alapján – a jogsérelmet közepesen súlyosnak ítélte. Figyelemmel volt arra, hogy a vizsgált

¹⁷⁹ A releváns árbevételi adatokat a Vj-003/2008/343. és Vj-003/2008/349/1. sz. iratok tartalmazzák.

¹⁸⁰ Vj-003/2008/266. (267.) sz. irat

¹⁸¹ A releváns árbevételi adatok tekintetében lásd a Vj-003/2008/051., Vj-003/2008/343. sz. iratokat.

időszakban a MÁV a vasúti árufuvarozási piac legjelentősebb szereplője volt, szintén inkumbens vasúttársaság, amelynek piaci mérete, illetve részesedése jóval meghaladta a megállapodásban szintén részes GySEV piaci súlyát. A Versenytanács a bírság mértékét súlyosító körülményként vette figyelembe a magatartás felrőhatóságát, amelyet lényegében ellensúlyoz a díjszabások jóváhagyásából fakadó, a 2004-2005-ös érintett időszak tekintetében egyebekben is nagyobb súllyal jelentkező állami ráhatás, illetve a díjszabások nyilvános jellege.

382. A Versenytanács a fentiek szerint kiszabandó bírságot a MÁV számára, illetve általában is kellő elrettentő (visszatartó) erejűként értékelte, figyelemmel arra is, hogy a MÁV vasúti árufuvarozási tevékenységgel jelen határozat meghozatalakor nem rendelkezik. A Versenytanács egyben megállapította, hogy a fentiek szerint kiszabandó bírság nem haladja meg a vállalkozás Tpv. 78. §-ának (2) bekezdése szerinti utolsó hitelesen lezárt üzleti évben elért nettó árbevételének 10 %-át.¹⁸²

MÁV Cargo-ra kiszabott bírság

383. A MÁV Cargo esetében a Versenytanács a vállalkozás jogsértésben való részvételének időtartama alapján a 2006. január 1. és 2009. május 25. közötti időszakban elért releváns forgalomból¹⁸³ indult ki oly módon, hogy az eljárás alá vont 2006. január 1. és 2007. július 17. között részese volt a feltárt ármegállapodásnak, 2006. január 1. és 2009. május 25. között a feltárt piacfelosztó megállapodásnak.
384. A Versenytanács a vállalkozás jogsértésben való részvételének időtartamára eső releváns forgalomból kiindulva – a magatartások természete, illetve érvényesülése, valamint a verseny veszélyeztetettsége kapcsán fentebb kifejtettek alapján – a jogsérelmet súlyosnak ítélte. Figyelemmel volt arra, hogy a MÁV Cargo a vizsgált időszakban és jelen határozat meghozatalakor is a vasúti árufuvarozási piac legjelentősebb szereplője, szintén inkumbens vasúttársaság (illetve annak jogutódja), amelynek piaci mérete, illetve részesedése jóval meghaladta a megállapodásban szintén részes GySEV piaci súlyát. A Versenytanács a bírság mértékét súlyosító körülményként vette figyelembe a magatartás felrőhatóságát, illetve a piacfelosztó magatartás tekintetében megállapítható célzatosságát, amelyet (a díjszabások tekintetében) részben ellensúlyoz a jóváhagyásból fakadó állami ráhatás, valamint azok nyilvános jellege.
385. A Versenytanács a fentiek szerint kiszabandó bírságot a MÁV Cargo számára, illetve általában is kellő elrettentő (visszatartó) erejűként értékelte, és egyben megállapította, hogy az nem haladja meg a vállalkozás Tpv. 78. §-ának (2) bekezdése szerinti utolsó hitelesen lezárt üzleti évben elért nettó árbevételének 10 %-át.¹⁸⁴

¹⁸² A releváns árbevételi adatokat a Vj-003/2008/343. és Vj-003/2008/352. sz. iratok tartalmazzák.

¹⁸³ A releváns árbevételi adatok tekintetében lásd a Vj-003/2008/039., Vj-003/2008/207/1., Vj-003/2008/343. sz. iratokat.

¹⁸⁴ A releváns árbevételi adatokat a Vj-003/2008/343. és Vj-003/2008/351. sz. iratok tartalmazzák.

X. Eljárási kifogások

386. A Tpvt. 81. §-a alapján az ügyfél a vizsgálati eljárás során szabálytalannak tartott intézkedés tekintetében vizsgálati kifogást tehet. A kifogás figyelmen kívül hagyását a vizsgáló a jelentésben, az eljáró versenytanács az eljárást befejező döntésében köteles indokolni.

X.1. Versenyfelügyeleti eljárás megindításának időpontja

387. A MÁV, illetve a MÁV Cargo kifogásolta, hogy a Tpvt. 65/A. §-a szerinti eljárási cselekményt engedélyező Fővárosi Törvényszék végzésének időpontja megelőzi a GVH eljárásindító végzése meghozatalának időpontját, ugyanakkor a Fővárosi Törvényszék végzés már megindult eljárásra hivatkozik.¹⁸⁵

388. A vizsgálók az eljárási kifogást figyelmen kívül hagyták. A vizsgálók szerint a Tpvt. 65/A. §-a szerinti vizsgálati cselekmény ezen szakasz (3) bekezdése alapján előzetes bírói engedéllyel, ugyanezen szakasz (5) bekezdése alapján az engedély kibocsátásától számított kilencven napig foganatosítható. Ehhez képest a Tpvt. 65/A. §-ának (7) bekezdése alapján versenyfelügyeleti eljárást legkésőbb a vizsgálati cselekmény megkezdésével egy időben kell megindítani. A hivatkozott rendelkezésekből megállapítható, hogy a vizsgálati cselekményhez az engedély a versenyfelügyeleti eljárás megindítását megelőzően is kérhető a bíróságtól, az engedélykérést nem kell, hogy megelőzze az eljárás megindítása.¹⁸⁶

389. A Versenytanács szerint a vizsgálók jogszerűen hagyták figyelmen kívül az eljárás alá vontak vizsgálati kifogását. A Versenytanács egyetért a vizsgálók álláspontjával abban a tekintetben, hogy a Tpvt. 65/A. §-ának rendelkezései alapján a versenyfelügyeleti eljárás megindításával egy időben megtartott helyszíni vizsgálat lefolytatásához szükséges bírói engedély az eljárás megindítását megelőzően is kérhető. Továbbá, a Tpvt. 67. §-ának (5) bekezdése értelmében a hivatalból indítható versenyfelügyeleti eljárás a 70. § (1) bekezdése szerinti végzés meghozatalának napján indul, ily módon az ügyindítás napját a törvény határozza meg (amely a jelen ügyben a Vj-003/2008/003. számú végzés kelte, 2008. január 24-e volt) – a törvény egyértelmű rendelkezése folytán pedig nem bír jelentőséggel, hogy a Fővárosi Törvényszék végzése mely megfogalmazást használja a GVH által benyújtott kérelemmel összefüggésben. Mindezek alapján a Versenytanács szerint a kifogás nem megalapozott.

X.2. Tpvt. 65/B. §-a szerinti kérelem előterjesztésének időpontja

390. A MÁV Cargo a székhelyén tartott helyszíni vizsgálatot követően kérte, hogy a helyszíni vizsgálatról készült Vj-003/2008/007. számú jegyzőkönyvben 98-as sorszámmal megjelölt DVD-lemezt, illetve az azon szereplő valamennyi dokumentumot a GVH kezelje ügyvédi titokként mindaddig, amíg nem nyilatkoznak arról, hogy

¹⁸⁵ Vj-003/2008/012., Vj-003/2008/013. sz. iratok

¹⁸⁶ Vj-003/2008/219. sz. irat

pontosan mely iratok tekintetében hivatkoznak a Tpv. 65/B. §-ára.¹⁸⁷ A vizsgálók arról tájékoztatták az eljárás alá vontat, hogy a hivatkozott DVD-lemez feldolgozása időközben megtörtént, tekintettel arra, hogy a helyszíni vizsgálat során felvett jegyzőkönyv tanúsága szerint a vállalkozástól elhozott más dokumentummal ellentétben ezen dokumentum ügyvédi titokként való kezelését nem kérték, így az eljárás alá vont kérelme okafogyottnak tekinthető.¹⁸⁸ A MÁV Cargo fenntartotta a kérelmét azzal, hogy a Tpv. 65/B. §-a nem tartalmaz rendelkezést arra nézve, hogy az ügyfél meddig hivatkozhat erre a körülményre, és jelezte, hogy a Tpv. 65/B. §-ában foglaltak folytán az általuk megjelölt iratok között lévő, a lefoglalt iratok között található ügyvédi titkot tartalmazó kommunikáció bizonyítékként nem használható fel.¹⁸⁹

391. A Versenytanács megállapította, hogy a versenyfelügyeleti eljárásban a Vj-003/2008/007/98. számon nyilvántartott DVD-lemezről származó irat bizonyítékként nem került felhasználásra, ily módon a kérelem teljesítése – illetve a kérelem indokainak elbírálása – okafogyottnak tekinthető.

X.3. Vizsgálati jelentésbe történő betekintés

392. Az eljárás alá vontak kifogásolták, hogy a vizsgálati jelentésbe történő betekintésre az előzetes álláspontra adott írásbeli észrevételeik benyújtásának határidejét megelőzően egy héttel nyílt lehetőségük. Tekintettel arra, hogy álláspontjuk szerint a vizsgálati jelentés a védekezéshez való jog gyakorlása szempontjából garanciális jelentőségű dokumentum, a vizsgálati jelentésben foglaltak feldolgozására rendelkezésre álló idő rövidsége sérti az eljárás alá vontak védekezéshez való jogát.¹⁹⁰
393. A Versenytanács a kifogást figyelmen kívül hagyja. Előrebocsátja a Versenytanács, hogy a Tpv. 73. §-ának (1) bekezdése – az eljárás alá vontak védekezéshez való jogának biztosítása érdekében – az eljáró versenytanács előzetes álláspontja (és nem a vizsgálati jelentés) megküldését írja elő az ügyfelek számára, amely tartalmazza a megállapított tényállást, az azt alátámasztó bizonyítékokat, a tényállás értékelését, a döntés meghozatalához szükséges szempontokat és következtetéseket, lényegének ismertetését. A bírói gyakorlat is megerősíti, hogy e jogintézmény célja, hogy az eljárás alá vontak megismerhessék a hatóság álláspontját, amelyhez képest a szükséges, illetve általuk vitatott körben észrevétellel, ellenbizonyítással élhetnek.¹⁹¹ Mindezek fényében nem állítható alappal, hogy az eljárás alá vontak védekezéshez való joga érdemben csak a vizsgálati jelentés ismeretében gyakorolható. Az eljárás alá vontak védekezéshez való jogának gyakorlása tekintetében – a Tpv. fenti szabályaiból adódóan – elsődleges szerepet az előzetes álláspontban foglaltak töltenek be, és az eljárás alá vontak – általuk sem vitatottan – a Versenytanács által a vizsgált magatartással kapcsolatban rájuk vonatkozóan megállapított tényállást és annak értékelését tartalmazó előzetes álláspontot, illetve az előzetes megállapítások alapjául szolgáló bizonyítékokat maradéktalanul megismerhették.

¹⁸⁷ Vj-003/2008/019. sz. irat

¹⁸⁸ Vj-003/2008/022. sz. irat

¹⁸⁹ Vj-003/2008/025. sz. irat

¹⁹⁰ Vj-003/2008/254., Vj-003/2008/257. sz. iratok

¹⁹¹ Lásd például a Kúria Kfv.III.37.451/2008/7. és Kfv.VI.37.232/2011/13. számú ítéleteit.

394. A fentiekkel együtt, jelen eljárás tekintetében a kifogás annak következtében sem bír relevanciával, hogy a Versenytanács az eljárás alá vontak előzetes álláspontra vonatkozó észrevételeinek benyújtását követően – további határidő biztosításával – lehetőséget adott számukra álláspontjuk, nyilatkozataik kiegészítésére.¹⁹²

X.4. Védekezéshez való jog sérelme

395. A GySEV kifogásolta, hogy a GVH az előzetes álláspont kibocsátását megelőzően egy héttel terjesztette ki eljárását a GySEV és a MÁV Cargo közötti „együttműködés szabályozására vonatkozó keretszerződéssel összefüggésben tanúsított magatartásra”. Amellett, hogy eljárás alá vont ezen időtartamot elégtelennek ítéli a magatartás vizsgálatára, ezen „vádpontra” tekintetében az eljárás alá vontaknak az eljárás során mindvégig nem volt tudomásuk arról, hogy a GVH vizsgálata pontosan milyen magatartásokra irányul, tekintettel arra, hogy az eljárás tárgyát mindaddig maga az együttműködési megállapodás képezte, amelyhez képest az előzetes álláspontban kifogásolt állítólagos infrastrukturális alapú piacfelosztásnak egyik bizonyítékaként hivatkozik a Versenytanács a felek közötti együttműködési megállapodásra. Különösen aggályosnak tekinti ezt annak fényében, hogy a vizsgálatnak az eljárás valódi tárgyára történő kiterjesztése a törvény szerinti ügyintézési határidő lejártát követően került sor.¹⁹³

396. A Versenytanács szerint a kifogás alaptalan. A Tpv. 72. §-a (1) bekezdésének b) pontja alapján az eljáró versenytanácsnak lehetősége van az iratoknak a vizsgáló részére történő visszaadására, ha megállapítja, hogy a tényállás tisztázásához további vizsgálatra van szükség, illetve az eljárás kiterjesztése indokolt. A Tpv. 70. §-ának (4) bekezdése pedig lehetőséget biztosít a vizsgálatnak az ügyindító végzésben megjelölttel összefüggő magatartásra történő kiterjesztésére. Ezen rendelkezések alkalmazásával a Versenytanácsnak jogszerű lehetősége volt az iratok visszaadására,¹⁹⁴ ami alapján a vizsgáló szintén jogszerűen intézkedett a vizsgálat kiterjesztése iránt.¹⁹⁵ Továbbá a Vj-003/2008/060. és a Vj-003/2008/230. számú végzések a Tpv. 70. §-a (1) bekezdésének megfelelően egyértelműen meghatározták azon körülményeket és magatartásokat, amelyek miatt az eljárás megindítása (kiterjesztése) történt, így az sem állítható alappal, hogy az eljárás alá vontak ne lettek volna tisztában a vizsgálat tárgyával.

397. Az eljárás alá vontak – a védekezéshez való joguk sérelme körében – kifogásolták továbbá az előzetes álláspontra történő nyilatkozattételre biztosított határidőt, illetve a tárgyalás tartására kitűzött időpontig részükre rendelkezésre álló idő rövidségét.¹⁹⁶

398. A Versenytanács – azzal együtt, hogy álláspontja szerint az előzetes állásponttal egyidejűleg megküldött értesítés¹⁹⁷ szerint is elegendő idő állt volna az eljárás alá vontak rendelkezésére a tárgyalásra történő felkészülésre – az eljárás alá vontak kérelmeire figyelemmel a tárgyalást elhalasztotta, és egyúttal az előzetes álláspontra történő nyilatkozattétel határidejét is meghosszabbította.¹⁹⁸ Ezen túlmenően az eljárás

¹⁹² Vj-003/2008/270., Vj-003/2008/272.-274. sz. iratok

¹⁹³ Vj-003/2008/266. (267.) sz. irat

¹⁹⁴ Vj-003/2008/227. sz. irat

¹⁹⁵ Vj-003/2008/230. sz. irat

¹⁹⁶ Vj-003/2008/246., Vj-003/2008/248., Vj-003/2008/249. sz. iratok

¹⁹⁷ Vj-003/2008/244. sz. irat

¹⁹⁸ Vj-003/2008/254. sz. irat

alá vontaknak a tárgyalás tartását követően is lehetőségük volt további nyilatkozattételre (lásd a 394. pontot), így a kifogás nem helytálló.

X.5. Eljárás elhúzódása

399. Az eljárás alá vontak kifogásolták, hogy a GVH az eljárás során jelentősen és indokolatlanul túllépte az ügyintézési határidőt, ami sérti az eljárás alá vontaknak a Ket. 4. §-ában foglalt, a jogszabályban meghatározott határidőn belül hozott döntéshez való jogát, továbbá a Tpv. 63. §-ának (1) bekezdésében foglalt, az ügyek ésszerű időn belül történő befejezésére vonatkozó alapelvet. Hivatkoztak arra, hogy az eljárás ésszerű befejezéséhez, valamint a határidőn belül hozott döntéshez való jog nem csupán eljárási garancia, e törvényességi követelmények célja az, hogy az eljárás alá vont vállalkozások az eljárással kapcsolatos bizonytalanságokat minél korábban lezárhassák, és minél gyorsabban választ kaphassanak az eljárás alapját képező kérdésekre. A MÁV, illetve a MÁV Cargo szerint a GVH az eljárás okozta bizonytalan helyzetet azzal is fenntartotta, hogy többször megváltozott az eljárás tárgya, és a GVH nem zárta le azt törvényi határidőn belül. A GySEV szerint a határidő szabályok hatásköri jelleget is öltenek: a rendelkezésre álló határidő lejártával a GVH hatásköre megszűnik az adott ügyben történő eljárásra. A MÁV az eljárás elhúzóásával összefüggésben hivatkozott védekezéshez való jogának sérelmére is, tekintettel arra, hogy a MÁV már 2008-ban eladta a MÁV Cargo-t, illetve nehézségbe ütközött számára ennyi időre visszamenően a tényállást feltárni, bizonyítékokat beszerezni.¹⁹⁹
400. A Versenytanács előjáróban megjegyzi, hogy a jelen ügyben irányadó eljárási szabályok – így a Tpv. 63. §-ának (2), (5) és (6) bekezdései, 53. §-ának (4) bekezdése, 67. §-ának (5) bekezdése és 70. §-ának (4) bekezdése, valamint a Ket. 33. §-ának (3) bekezdése – alapján az elintézési határidő hivatkozott mértékű túllépése nem áll fenn. Ennek kapcsán a Versenytanács szerint nem helytálló a GySEV azon érvelése, miszerint az MMV és a Train Hungary – Vj-003/2008/046. számú végzéssel történt – ügyféli bevonása az elintézési határidő számítására a Tpv. 63. §-a (5) bekezdésének a) pontja alapján nem hat ki, tekintettel arra, hogy a Versenytanács szerint abból a körülményből, hogy a vizsgálat során feltárt adatok e vállalkozások vonatkozásában utóbb az eljárás megszüntetésére vezettek, nem vonható le olyan következtetés, hogy esetükben már az eljárásba történő bevonásuk sem volt indokolt.
401. A Versenytanács szerint sem vitatottan a versenyfelügyeleti eljárásokban is fontos alapelv a tisztességes ügyintézéshez és a jogszabályokban meghatározott határidőben hozott döntéshez való jog. Rámutat a Versenytanács, hogy ezen alapelv érvényesülése ugyanakkor nem jár azzal a következménnyel, hogy a GVH hatásköre, illetve döntéshozatali kötelezettsége az elintézési határidő esetleges túllépése esetén megszűnne. Sem a Tpv., sem a Ket. nem tartalmaz ugyanis olyan rendelkezést, amely az elintézési határidőt jogvesztő jellegűvé tenné, illetve a hatóság hatáskörét ilyen összefüggésben időbeli korláthoz kötné. Erre utal az elintézési határidő túllépésének jogkövetkezményei tekintetében a Ket. – a 2008. évi CXI. törvény 132. §-ának (1) és (3) bekezdése alapján a 2009. október 1-je után indult ügyekben, így jelen eljárásban még nem alkalmazandó – 72. §-a (1) bekezdésének ee) pontja és 33/A. §-a, miszerint a közigazgatási döntés indokolásának tartalmaznia kell az ügyintézési határidő leteltének

¹⁹⁹ Vj-003/2008/264. (269.), Vj-003/2008/266. (267.), Vj-003/2008/265. (268.) sz. iratok

napját, illetve az ügyfélnek felróható okból történő határidő túllépés esetén az erről szóló tájékoztatást, az ügyfélnek fel nem róható okból történő határidő túllépés esetén pedig a fizetett illeték vagy eljárási díj visszatérítésére vonatkozó rendelkezést.

402. A fentieket megerősíti, hogy az elintézési határidő túllépését a bírói gyakorlat nem tekinti az ügy érdemére kiható szabálysértésnek, mivel a közigazgatási szerv esetleges mulasztása nem lehet ok arra, hogy a jogi normák betartatlanul maradjanak, vagy a jogsértések jogkövetkezményei alól a jogsértők mentesüljenek.²⁰⁰
403. A Versenytanács a kifogást az eljárás kiterjesztésére történő hivatkozással összefüggésben is alaptalannak tekinti, mivel az eljárás kiterjesztésére a vizsgálónak törvényi lehetősége volt (lásd a 396. pontot).
404. A Versenytanács a határidő megtartásával összefüggésben a védekezéshez való jog csorbulása kapcsán kifejtett MÁV érveléssel sem ért egyet. Egyfelől, a MÁV számára már az eljárás megindulásakor tény volt a MÁV Cargo eladása, másfelől az eljárásban a MÁV-ot érintő, áru fuvarozási díjszabásokkal kapcsolatos tényállás vizsgálata (amelyet a Vj-003/2008/230. számú végzés sem érintett) a Vj-003/2008/060. számú végzés alapján mindvégig ismert a MÁV előtt. Ennek fényében a Vj-003/2008/060. számú végzés kézhezvételét követően a vizsgálat tárgyával összefüggő, az eljárás alá vont védekezését szolgáló dokumentumok meg nem őrzése legfeljebb az eljárás alá vont terhére eshet.
405. Mindezek alapján a Versenytanács az eljárás elhúzódásával kapcsolatos kifogásokat figyelmen kívül hagyja.

XI.

Eljárási kérdések

XI.1. Eljárás menete

406. Jelen versenyfelügyeleti eljárás a GVH 2008. január 24-én kelt Vj-003/2008/003. számú végzésével került megindításra a HUNGRAIL Magyar Vasúti Egyesülés (a továbbiakban: MAVE), a MÁV, a MÁV Cargo, a GySEV és a CER ellen annak gyanúja miatt, hogy a MAVE keretein belül az eljárás alá vont infrastruktúra vasútállatok, a MAVE szakmai érdekképviselőtén túlmenően és a MAVE tevékenysége mögé rejtve,
 - elsősorban a MÁV és a GySEV piaci védelme és piaci részesedésének megtartása érdekében, szervezik Magyarországon a liberalizált vasúti teherszállítási piacon tevékenykedő és MAVE tagsággal rendelkező vállalkozások piachoz jutását, közöttük az elérhető piac felosztását, továbbá
 - a MAVE tevékenységével segíti, hogy a vasúti fuvarozásban működő tagjai a többi piaci szereplőtől eltérően kedvezőbb feltételekkel jussanak vontató kapacitáshoz, szállítóeszközökhöz, stb., amely jelentős előnyt jelenthet számukra a piaci versenyben,

²⁰⁰ Lásd például a Kúria Kf.IV.27.929/1998/4., illetve a Fővárosi Ítéletábrla 2.Kf.27.280/2008/7. számú ítéleteit.

mely magatartásukkal megsérthették a Tpv. 11. §-ának, valamint az EUMSZ. 101. cikke (1) bekezdésének rendelkezéseit.

407. A GVH 2008. szeptember 15-én kelt Vj-003/2008/046. számú végzésével a versenyfelügyeleti eljárásba ügyfélként bevonta a MAVÉ további két tagvállalkozását, az MMV-t és a Train Hungary-t.
408. A versenyfelügyeleti eljárás megindításával egyidejűleg (2008. január 24.) a MAVÉ, a MÁV, a MÁV Cargo, a GySEV és a CER eljárás alá vont vállalkozások, majd az eljárás kiterjesztésével egyidejűleg (2008. szeptember 15.) az MMV és a Train Hungary eljárás alá vont vállalkozások székhelyén a Tpv. 65/A. §-a szerinti előzetes értesítés nélküli helyszíni szemlét tartott.
409. A GVH 2008. október 21-én kelt Vj-003/2008/060. számú végzésével a versenyfelügyeleti eljárást kiterjesztette a GySEV és a MÁV, illetve 2006. január 1-jétől a MÁV Cargo által 1997. január 1-jétől alkalmazott egységes vasúti áru fuvarozási díjszabásra, valamint a GySEV és a MÁV Cargo között 2006. január 1-jei hatállyal létrejött, az együttműködés szabályozására vonatkozó keretszerződésre.
410. A GVH 2010. január 29-én kelt Vj-003/2008/215. számú – és a 2010. március 22-én kelt Vj-003/2008/223. számú végzéssel megváltoztatott – végzésével az eljárás alá vont vállalkozások közül a MAVÉ, a CER, az MMV és a Train Hungary ellen a versenyfelügyeleti eljárást megszüntette. A MÁV, a MÁV Cargo és a GySEV ellen az egyes eljárás alá vont vállalkozások között és az általuk alapított érdekképviseleti szervezet közötti Tpv. 11. §-ába ütköző magatartás – miszerint egyrészt a MAVÉ általi szakmai érdekképviseleten túlmenően, a tevékenysége mögé rejtve, elsősorban a MÁV és a GySEV piaci védelme és piaci részesedése megtartása érdekében, szervezik Magyarországon a liberalizált vasúti teherszállítási piacon tevékenykedő és MAVÉ tagsággal rendelkező vállalkozások piachoz jutását, közöttük az elérhető piac felosztását, továbbá a MAVÉ tevékenységével segíti, hogy a vasúti fuvarozásban működő tagjai több piaci szereplőtől eltérően kedvezőbb feltételekkel jussanak vontató kapacitáshoz, szállítóeszközökhöz stb., amely jelentős előnyt jelenthet számukra a piaci versenyben – vonatkozásában a versenyfelügyeleti eljárást szintén megszüntette.
411. A GVH a 2010. február 10-én kelt Vj-3/2008/218. számú végzéssel a vizsgált időszakot 2010. február 10-ig kiterjesztette.
412. A GVH 2011. november 22-én kelt Vj-003/2008/230. számú végzésével a versenyfelügyeleti eljárást kiterjesztette a GySEV és a MÁV Cargo által a közöttük 2006. január 1-jei hatállyal létrejött, az együttműködés szabályozására vonatkozó keretszerződéssel összefüggésben tanúsított magatartására.
413. A GVH 2011. november 30-án kelt Vj-003/2008/242. számú végzésével a GySEV és a MÁV által alkalmazott egységes vasúti áru fuvarozási díjszabás tekintetében az 1997. január 1-je és 2004. április 30-a közötti időszak vonatkozásában a versenyfelügyeleti eljárást megszüntette.
414. A Versenytanács 2011. november 30-án közölte az eljárás alá vont vállalkozásokkal az ügyre vonatkozó Vj-003/2008/243. számú előzetes álláspontját. A Versenytanács 2012. április 3-án Vj-003/2008/336. számon közölte az eljárás alá vont vállalkozásokkal Vj-003/2008/243. számú előzetes álláspontjának kiegészítését.

415. A Versenytanács 2012. január 13-án²⁰¹ és 2012. április 17-én²⁰² tárgyalást tartott az ügyben.

XI.2. Hatáskör, illetékesség

416. A GVH hatásköre az EUMSZ 101. cikke tekintetében az 1/2003/EK rendelet 5. és 35. cikkén, valamint a Tpvt. 33. §-ának (3) bekezdésén, míg a Tpvt. 11. §-a tekintetében a Tpvt. 45. §-án alapul.

417. A GVH illetékessége a Tpvt. 46. §-án alapul.

XI.3. Jogorvoslat

418. A határozat elleni jogorvoslati jogot a Tpvt. 83. §-a biztosítja.

419. A Ket. 110. §-ának (1) bekezdése szerint a keresetlevél benyújtásának a döntés végrehajtására nincs halasztó hatálya, az ügyfél azonban a keresetlevélben a döntés végrehajtásának felfüggesztését kérheti. A végrehajtást a kérelem elbírálásáig a GVH Versenytanácsa nem foganatosíthatja.

420. A bírságot a határozat kézhezvételétől számított harminc napon belül a GVH 10032000-01037557-00000000 számú bírságbevételei számlája javára kell megfizetni függetlenül attól, hogy a határozattal szemben keresetet terjesztenek-e elő. A bírság befizetésekor a közlemény rovatban feltüntetendő a versenyfelügyeleti eljárás száma, a megbírságolt vállalkozás neve, valamint a befizetés jogcíme (versenyfelügyeleti bírság).

421. A végzés elleni jogorvoslati jogot a Tpvt. 72. §-a (1) bekezdésének a) pontja és 82. §-a biztosítja.

Budapest, 2012. április 27.

dr. Dobos Gergely sk.
versenytanácsstag

dr. Zlatarov László sk.
előadó versenytanácsstag

Váczai Nóra sk.
versenytanácsstag

²⁰¹ Vj-003/2008/270. sz. irat

²⁰² Vj-003/2008/349. sz. irat