



GAZDASÁGI  
VERSENYHIVATAL

---

## VERSENYTANÁCS

---

**Vj/003/2008/242.**

A Gazdasági Versenyhivatal 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 meghozta az alábbi

### v é g z é s t .

A Gazdasági Versenyhivatal Versenytanácsa a Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Zártkörűen Működő Részvénytársaság és a MÁV Magyar Államvasutak Zártkörűen Működő Részvénytársaság által alkalmazott egységes vasúti áru fuvarozási díjszabás tekintetében az 1997. január 1-je és 2004. április 30-a közötti időszak vonatkozásában a versenyfelügyeleti eljárást megszünteti.

A végzéssel szemben a kézhezvételtől számított nyolc napon belül a Gazdasági Versenyhivatalnál benyújtott vagy ajánlott küldeményként postára adott, a Fővárosi Bíróságnak címzett jogorvoslati kérelemmel lehet élni.

### I n d o k o l á s

#### I.

1. A Gazdasági Versenyhivatal (a továbbiakban: GVH) 2008. január 24-én kelt Vj-003/2008/003. számú végzésével versenyfelügyeleti eljárást indított MÁV Magyar Államvasutak Zrt. (a továbbiakban: MÁV), a MÁV Cargo Áru fuvarozási Zrt. (2010. március 1-jétől hatályos elnevezéssel: Rail Cargo Hungaria Zrt., a továbbiakban: MÁV Cargo), a Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Zrt. (a továbbiakban: GySEV) és további két eljárás alá vont ellen a Tpv. 11. §-ának, valamint az Európai Közösséget létrehozó szerződés 81. cikke (jelenleg hatályos elnevezéssel az Európai Unió működéséről szóló szerződés (a továbbiakban: EUMSz.) 101. cikke<sup>1</sup>) (1) bekezdése feltételezett megsértése miatt.

---

<sup>1</sup> 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. cikkekre utalást kell érteni, ahol ez szükséges.

2. A GVH 2008. október 21-én kelt Vj-003/2008/060. és 2011. november 22-én kelt Vj-003/2008/230. számú végzéseivel 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 és az azzal összefüggésben tanúsított magatartásra.
3. A vizsgálat tárgyát – figyelemmel a Vj-003/2008/046., a Vj-003/2008/215. és a Vj-003/2008/223. számú végzésekre is – jelenleg a 2. pontban megjelölt magatartás képezi.
4. A Vj-3/2008/218. számú végzés alapján a vizsgált időszak
  - a GySEV és a MÁV, illetve a MÁV Cargo által alkalmazott egységes vasúti áru fuvarozási díjszabás tekintetében 1997. január 1-jétől 2010. február 10-ig;
  - a GySEV és a MÁV Cargo között létrejött, az együttműködés szabályozására vonatkozó keretszerződés és az azzal összefüggésben tanúsított magatartás tekintetében 2006. január 1-jétől 2010. február 10-igterjed.

## II.

### II.1. Magyar vasúti szabályozás alakulása, vasúti piacnyitás

5. Magyarország európai uniós csatlakozásáig a vasúti szektorban 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 jogi szabályozás érvényesült.
6. Ebben az időszakban Magyarországon két országos, vertikálisan integrált vasútvállalat működött: a MÁV és a GySEV. Utóbbihoz tartozott a Győr és Sopron közötti pályahálózat (amely a GySEV saját tulajdona), valamint a kezelésébe adott Sopron-Ágfalva és Sopron-Szombathely pályaszakaszok. Az országos pályahálózat fennmaradó része a MÁV-hoz tartozott.
7. A vasúti piacnyitást megelőzően a MÁV és a GySEV a saját tulajdonukban, illetve kezelésükben lévő infrastruktúrára végezték a vasúti fuvarozásra feladott küldemények továbbítását. Amennyiben a fuvarozási útvonal más vasúttársaság tulajdonába, illetve kezelésébe tartozó pályaszakaszt is érintett, a vasutak a fuvarozást – az egymásra épülő szállítások rendszerében – az infrastruktúra határpontokon történő átadással kellett, hogy végezzék, mivel nem volt jogi lehetőségük más vasúttársaság infrastruktúrájához történő hozzáférésre.
8. Az Európai Unióhoz való csatlakozás folyamatának részeként 2001-2004 folyamán megkezdődött az ún. vasúti liberalizációs irányelvek átültetése, a vasúti piacnyitás előkészítése.
9. A liberalizációs irányelvek azt célozták, hogy a vasúti piacon a korábbi, versenyt nélkülöző rendszer helyett a szabályozás eszközeivel támogatott, de a hatásos verseny elvére épülő versenyviszonyok alakuljanak ki. 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 piacnyitást követően a vasúti pályahálózathoz történő kötelező hozzáférés biztosításával a fuvarozási piac meglévő és újonnan belépő

szereplői között lehetővé vált a verseny kialakulása annak érdekében, hogy a vasúti szállítás hatékonyabbá, versenyképesebbé váljon, a szolgáltatás árai csökkenjenek.

10. 2004. május 1-jével, Magyarország uniós csatlakozásával egyidejűleg a liberalizációs irányelveknek megfelelő 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 kapacitáelosztás alapján, pályahasználati díj ellenében vállalkozó vasúti tevékenység céljából igénybe vegyék a magyar vasúti pályákat és tartozékaikat.

## **II.2. Egységes, közös díjszabás alkalmazása**

11. A tarifaközösség értelmében a részes felek közös díjszabást alkalmaznak, amely alapján a fuvar költség megállapítása a feladási és rendeltetési hely között azonos feltételek, díjtételek és díjak szerint történik.<sup>2</sup>
12. A tarifaközösség a MÁV és a GySEV között a második világháborút követően jött létre, amelyet azóta, így a vizsgált időszakban is fenntartottak.<sup>3</sup>
13. Ebben az időszakban a GySEV és a MÁV által közzétett ún. Árudíjszabások egységesek voltak. Az Árudíjszabást az Árufuvarozási Üzletszabályzat tartalmazta. Az 1997. január 1. és 2004. április 30. közötti időszakban a GySEV és a MÁV – mint a díjszabásban részes vasúttársaságok – adták ki a vonalaikon történő fuvarozás esetén irányadó Árudíjszabást (a 2004. január 1. napjától hatályos díjszabás december 31-ig érvényben volt).<sup>4</sup>
14. Az Árudíjszabás a fuvardíj számításához díjtéltáblázatokat tartalmaz kocsirakományú küldemények és kombinált fuvarozási egységek belföldi és nemzetközi forgalomban történő fuvarozása esetére. Mind a kocsirakományú díjszabás, mind a kombinált fuvarozási egységek díjszabása tartalmazza a mellékdíjakat (pl. rakodási díj, tárolási díj) is.
15. A kocsirakományú küldeményekre irányadó fuvardíjtételek a távolság (1-1000 kilométer), illetve a tömegelosztály (5-25 tonna) figyelembe vételével kerülnek meghatározásra. A fuvardíj kiszámításának alapjául az ezen paraméterek alapján – a több száz díjtétel közül – kiválasztott díjtétel szolgál, megszorozva az áru fuvardíjszámítási tömegével. A kombinált fuvarozási egységek esetében az irányadó fuvardíjtételek mértéke a távolság, illetve a konténerek méretétől függő ún. koefficiensek szerint alakul.
16. A vállalkozások díjtéltáblázatai mind a fuvardíjak, mind a mellékdíjak vonatkozásában azonos struktúrát követve, azonos szolgáltatási komponenseket, azonos áron tartalmaznak.

## **III.**

17. A Tptv. 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.

---

<sup>2</sup> Vj-003/2008/191. sz. irat

<sup>3</sup> Vj-003/2008/189., Vj-003/2008/200. sz. iratok

<sup>4</sup> Vj-003/2008/072/B/18., Vj-003/2008/118. sz. iratok

18. 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.
19. A Tpvt. 72. §-a (1) bekezdésének a) pontja alapján az eljáró versenytanács a vizsgáló jelentésének kézhezvételét követően az eljárást végzéssel megszünteti, ha a vizsgálat elrendelésére okot adó körülmények nem állnak fenn, továbbá akkor, ha a vizsgálat során beszerzett bizonyítékok alapján nem állapítható meg törvénysértés, és az eljárás folytatásától sem várható eredmény; az eljárást megszüntető végzéssel szemben külön jogorvoslatnak van helye (82. §).

#### IV.

20. A rendelkezésre álló adatok alapján ismert, hogy az 1997. január 1. és 2004. április 30. közötti időszakban a GySEV és a MÁV részéről közös, egységes díjszabás került alkalmazásra. Az áru fuvarozási díjszabások egységessége az eljárás alá vontak egyeztetése alapján, megállapodásuk eredményeként állt fenn.
21. A Tpvt. 11. §-a a gazdasági verseny megakadályozására, korlátozására, torzítására alkalmas – azt célzó, potenciálisan vagy ténylegesen ilyen hatással járó – megállapodásokat tilalmazza.
22. Figyelemmel a fenti II.1. pontban foglaltakra, a GySEV és a MÁV számára a 2004. május 1-jei piacnyitással vált lehetővé, hogy az országhatáron belül bármely relációban – infrastruktúra határoktól függetlenül – akár a teljes fuvarozási útvonalra vonatkozó önálló ajánlattal jelenjenek meg a fuvaroztatók felé. Ezt megelőzően az eljárás alá vontak között versenyhelyzet elsősorban abban a tekintetben állhatott fenn, hogy egyes – a GySEV vonalak elhelyezkedéséből adódóan nyugat-európai irányú – fuvarozási útvonalak tekintetében a két vállalkozás infrastruktúrája és ehhez kapcsolódó áru fuvarozási szolgáltatása alternatívaként jelenthetett meg a fuvaroztatók számára. A jelenleg rendelkezésre álló bizonyítékok alapján nem állapítható meg, hogy a piacnyitást megelőző időszakban az eljárás alá vontak magatartása mennyiben lehetett alkalmas a verseny korlátozására, és a Versenytanács szerint az eljárás folytatása esetén – az időmúlásra is tekintettel – a további bizonyítástól sem várható ilyen eredmény.
23. Mindezek alapján a Versenytanács 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 Tpvt. 72. §-a (1) bekezdésének a) pontja alapján a versenyfelügyeleti eljárást megszünteti.

#### V.

24. A végzés elleni jogorvoslati jogot a Tpvt. 72. §-a (1) bekezdésének a) pontja, illetve a Tpvt. 82. §-a biztosítja.
25. A GVH hatásköre a Tpvt. 45. §-án, illetékessége a Tpvt. 46. §-án alapul. E rendelkezések értelmében a GVH kizárólagos hatáskörrel rendelkezik minden olyan versenyfelügyeleti ügyben, mely nem tartozik bíróság (Tpvt. 86. §) hatáskörébe, illetékessége pedig az ország egész területére kiterjed.

Budapest, 2011. november 30.

dr. Dobos Gergely sk.  
versenytanácsstag

dr. Zlatarov László sk.  
előadó versenytanácsstag

Váczai Nóra sk.  
versenytanácsstag