



1054 Budapest, Alkotmány u. 5.

Levélcím: 1391, Budapest 62. Pf. 211

Telefon: (06-1) 472-8865, **Fax:** (06-1) 472-8860

Ügyszám: Vj/99/2013..

Iktatószám: Vj/99-162/2013.

NYILVÁNOS VÁLTOZAT!

A Gazdasági Versenyhivatal eljáró versenytanácsa az Andrákó Kinstellar Ügyvédi Iroda (eljáró ügyvéd: dr. M. Á.; 1054 Budapest, Széchenyi rakpart 3.) és a Mátyus Ádám Ügyvédi Iroda (eljáró ügyvéd: dr. M. Á. értesítési cím: 1054 Budapest, Széchenyi rakpart 3.) által képviselt **Pappas Auto Magyarország Kereskedelmi és Szervíz Kft.** (1133 Budapest, Kárpát utca 21.) és **Danube Truck Magyarország Kft.** (1133 Budapest, Kárpát utca 21.) kérelmezők összefonódás engedélyezése iránti kérelmére indult versenyfelügyeleti eljárásban, amelyben további ügyfélként részt vett a Germus és Társai Ügyvédi Iroda (eljáró ügyvéd: dr. G. G.; 1013 Budapest Pauler utca 11.) által képviselt **IVECO S.p.A.** (Via Puglia 35, 10156, Torino, Olaszország) – tárgyaláson kívül – meghozta az alábbi

h a t á r o z a t o t .

Az eljáró versenytanács engedélyezi, hogy az IVECO típusú kis- és nagy haszongépjárművek, valamint buszok magyarországi

- forgalmazási tevékenysége a Danube Truck Magyarország Kft.;
- alkatrész értékesítési és szervizelési tevékenysége pedig a Pappas Auto Magyarország Kereskedelmi és Szervíz Kft.

részévé váljon.

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

I n d o k o l á s

I.

A kérelmezett összefonódás

- 1) Az IVECO S.p.A. 2013. október 30-án szerződéseket (a továbbiakban: Szerződések) kötött a Danube Truck Magyarország Kft.-vel (a továbbiakban: Danube Truck) az IVECO típusú kis- és nehéz tehergépjárművek, valamint buszok magyarországi forgalmazására, továbbá a Pappas Auto Magyarország Kereskedelmi Kft.-vel (a továbbiakban: Pappas Auto) ezen járművek alkatrészeinek értékesítésére és szervizelésére (a továbbiakban ezen vállalkozásrész: Iveco). A szintén 2013. október 30-án az IVECO S.p.A. illetve a Danube Truck és a Pappas Auto által megkötött Side letter értelmében [...]*.
- 2) A kérelmezők a Gazdasági Versenyhivatalhoz 2013. november 29-én benyújtott kérelmükben a tisztességtelen piaci magatartás és a versenykorlátozás tilalmáról szóló 1996. évi LVII. törvény (a továbbiakban: Tpv.) VI. fejezetének rendelkezései alapján az 1) pontban hivatkozott tranzakció engedélyezését kérték, azzal azonban, hogy álláspontjuk szerint a tranzakció nem minősül vállalkozások összefonódásának.
- 3) A kérelmezett összefonódás a vállalkozások közötti összefonódások ellenőrzéséről szóló 139/2004/EK tanácsi rendelet alapján – a kérelmezők nyilatkozata szerint - nem bejelentés-köteles. Az összefonódás engedélyezésére Magyarországon kívül más ország versenyhatósága előtt nem indult eljárás.
- 4) Az eljáró versenytanács 2014. február 6-i, Vj-099-21/2013. számú végzésével a Tpv. 63. § (4) bekezdése alapján a Tpv. 63. § (3) bekezdése b) pontjának alkalmazásáról döntött.

II.

Az összefonódás résztvevői

A Pappas-csoport

- 5) A Danube Truck és a Pappas Auto a Pappas Beteiligung GmbH által irányított vállalkozás-csoport (a továbbiakban: Pappas-csoport) tagja. A Pappas Auto tevékenysége gépjárművek kiskereskedelmi forgalmazására, alkatrész-ellátására és szervizelésére terjed ki a Mercedes csoportba tartozó járművek, valamint KIA és Fiat típusú járművek tekintetében. A Danube Truck fő tevékenysége a vagyonkezelés volt, azonban a társaság ténylegesen nem működött, nevét és tevékenységi körét jelen összefonódás érdekében alakította ki az alapító.
- 6) A Pappas-csoport magyarországi tagjainak nettó árbevétele, valamint külföldön honos tagjainak Magyarországon elért nettó árbevétele – a csoporton belüli forgalom nélkül – a 2012. évben együttesen meghaladta a 15 milliárd forintot.

* A [...] szimbólummal jelölt részek üzleti titkot képeznek

- 7) [...] Az ugyanezen három tulajdonos tulajdonában lévő MB-Auto Beteiligungs GmbH közvetetten irányítja a Magyarországon ingatlankezelési tevékenységet végző Pappas Befektetői Kft.-t.

Az Iveco

- 8) Az IVECO S.p.A. által közvetetten irányított IVECO Magyarország Kft. kizárólagos tevékenysége az IVECO típusú gépjárművek Magyarországra történő importálása és azok szállítása tőle független magyarországi forgalmazók részére, mely tevékenységével az összefonódás végrehajtását követően felhagy.
- 9) Az IVECO Magyarország Kft. a 2012. évben 500 millió forintot meghaladó nettó árbevételt ért el.

III.

A haszongépjárművek és az autóbuszok magyarországi forgalmazásának főbb jellemzői

Haszongépjárművek

- 10) A haszongépjárműveken belül funkciójuk, súlyuk és azokkal is összefüggésben áruk alapján eltérő választékok léteznek. A felek és az eljárás során megkeresett piaci szereplők véleménye egységes abban a tekintetben, hogy a haszongépjárműveket súlyuk alapján célszerű megkülönböztetni.¹ A funkció kisebb jelentőségét támasztja alá az is, hogy elsősorban alvázak értékesítése történik, amelyekre a vevő igénye szerint gyárthatók különböző felépítmények.
- 11) A haszongépjárművek súlykategóriái tekintetében nem teljesen egységes a piaci szereplők véleménye, azok alapján azonban az alábbi kategorizálás megfelelően mutatja a helyettesíthetőség határait:
- kis (6,51 tonna alatti) haszongépjárművek;
 - közepes (6,51-16 tonna közötti) haszongépjárművek;
 - nagy (16 tonna feletti) haszongépjárművek.
- 12) A Pappas-csoport és az Iveco egyaránt több haszongépjármű márkát értékesít Magyarországon mindhárom fenti súlykategóriában. A Pappas-csoport által forgalmazott márkák azonban érezhetően magasabb minőségűek, és ezzel összefüggésben magasabb áron értékesíthetőek, mint az Iveco márkái.
- 13) A Pappas-csoport és az Iveco mellett nagyszámú további haszongépjármű márkából (Avia, DAF, Ford, MAN, Opel, Pfau, Rába, Renault, RMMV, Scania, Tatra, VW, Volvo) is volt az elmúlt években magyarországi értékesítés. Az említett márkák többsége mindhárom fenti súlykategóriában jelen van Magyarországon.
- 14) A haszongépjárművek értékesítése részben tenderek keretében történik (elsősorban a kis haszongépjárművek esetében), de a tenderen kívül történő értékesítésnél is gyakori, hogy egy-egy vevő jelentősebb darabszámot szerez be egyszerre. Ezért az egyes márkák

¹ Ezt támasztja alá az Európai Bizottság gyakorlata is: lásd a Comp/M.4336 ügyet (MAN/Scania).

forgalomból való részesedései jelentős hullámzást mutatnak. A Pappas-csoport és az Iveco részesedését a haszongépjárművek magyarországi forgalmából a 2011-2013. évek átlagában az 1. táblázat mutatja be.

1. táblázat

**A Pappas-csoport és az Iveco részesedése az egyes
haszongépjármű súlykategóriák magyarországi forgalmából
a 2011-2013. évek átlagában (%-ban)**

Súlykategória	Pappas-csoport	Iveco	Együtt
3,51-6,50 tonna	42,78	12,63	55,41
6,51-16 tonna	23,97	30,83	54,80
16 tonna fellett	11,96	2,78	14,74

Forrás: Datahouse adatbázis

- 15) A 3,51-6,50 súlykategóriában a felek legjelentősebb versenytársa a VW, amely a 2011-2013. években átlagosan 35 százalék körüli mértékben részesedett azok magyarországi forgalmából. Kisebb (10 százalék alatti) részesedés mellett, de mindhárom évben jelen volt ebben a kategóriában a Renault is. Lényeges körülmény ugyanakkor, hogy a Datahouse adat gyűjtése csak a 3,51 tonna feletti haszongépjárműveket foglalja magában, azonban a piaci szereplők jelentős részének véleménye szerint a 3,51 tonna alatti haszongépjárművek is reális alternatíváját jelentik a 3,51-6,50 tonna közötti haszongépjárműveknek. A kérelmezők becslése szerint a 3,51 tonna alatti kis-haszongépjárművek 2013. évi értékesített darabszáma meghaladhatja a tízezret (szemben a 3,51-6,50 tonna közötti kis-haszongépjárművek mindössze 150-es számával), és azok között több további márka (pl Opel, Nissan, Ford) is megtalálható.
- 16) A közepes haszongépjárművek kategóriájában a MAN a 2011-2013. években stabilan 25-30 százalék közötti mértékben részesedett a magyarországi forgalomból. Mindhárom évben jelen volt ebben a kategóriában 10 százalék körüli részesedéssel a Renault és a DAF is. A DAF versenytársi súlyát erősíti, hogy az eljárás során megkeresett vevők nyilatkozatai szerint az Iveco esetleges 10-15 százalékos áremelése esetén elsősorban rá váltanának.

Autóbuszok

- 17) Az autóbuszokon belül a felhasználási cél különbözősége alapján elkülöníthetők egymástól a városi buszok, a távolsági buszok és turista buszok. A Pappas-csoport mindhárom busz típust értékesíti Magyarországon, míg az Iveco kizárólag turista buszokat értékesít. Rajtuk kívül több további autóbusz márkából (ARC, Kloder, Kravtex, MAN, Scania, Volvo) is volt értékesítés Magyarországon a 2011-2013. években. A városi és a távolsági buszok értékesítése jellemzően közbeszerzés keretében történik, amivel szemben a turista buszok esetében a közvetlen értékesítés a jellemző.
- 18) A turista buszok magyarországi forgalmából a Pappas-csoport a 2011-2013. években 30 százalék körüli mértékben részesedett. Az Iveco részesedése 2011. és 2013. évben 10 százalék körüli volt, a 2012. évben az Iveco nem értékesített turista buszt Magyarországon. A Pappas-csoport és az Iveco turista buszai egymástól érezhetően eltérő minőségi-, és ezzel

összefüggésben árkategóriába tartoznak, így azok iránt jellemzően más-más vevőkörből jelentkezik kereslet.

- 19) A további turista busz-forgalmazók közül a Klodex és a Kravtex 15-20 százalék körüli, a MAN és Volvo pedig 10-15 százalék közötti mértékben részesedett a magyarországi turista busz forgalomból a 2011-2013. évek átlagában.

Alkatrész és szervíz

- 20) Az alkatrész-ellátás és a szervíz tevékenység esetében lényegesen eltérő jellemzőkkel bír a garanciális időszak (amely törvény által szabályozottan egy év, de a gyártó vállalása alapján kiterjeszthető legfeljebb négy évre) és a garancia lejártát követő időszak.
- 21) A garanciális időszakban a haszongépjárművek, illetve az autóbuszok tulajdonosai a garancia megtartása érdekében gyakorlatilag 100 százalékban a gyártó valamelyik márkaszervizéhez fordulnak, melyeknél a garanciális javítások és az ahhoz szükséges alkatrészek is térítésmentesek.
- 22) A garanciális időszak leteltét követően a jármű tulajdonosok nagyszámú (több száz) vállalkozáshoz fordulhatnak mind az alkatrész beszerzés, mind a szervíz tevékenység tekintetében. Az e tevékenységeket végző vállalkozások között kiélezett árverseny zajlik.
- 23) Az alkatrész-ellátás és a szervíz tevékenység abból a szempontból szorosan kapcsolódik egymáshoz, hogy az alkatrészek több mint fele a szervíz tevékenység keretében elvégzett javításokhoz kapcsolódóan kerül értékesítésre.

IV.

A piaci szereplők véleményei

- 24) A vizsgáló az eljárása során [Tpvt. 47. § (1) bekezdés a) pont] az összefonódás résztvevőinek 12 versenytársától és 11 vevőjétől kért véleményt az összefonódással kapcsolatosan.
- 25) A haszongépjárművek tekintetében a versenytársak közül többen hangsúlyozták, hogy az összefonódás révén a Pappas-csoport piaci helyzete jelentősen megerősödhet, ami különösen a tendereken/közbeszerzési eljárásokon való részvételt könnyítené meg számára, mert a vevők jellemzően csak 2-3 ajánlatot kérnek, a Pappas-csoport pedig több márkával, többféle árkategóriában tud majd ezeken a tendereken elindulni.
- 26) Az előzőekkel szemben a vevők egy része azt hangsúlyozta, hogy választási lehetősége csökkeni fog azáltal, hogy kevesebb ajánlatot kap majd, mert a Pappas-csoport valószínűsíthetően csak egy márkával fog elindulni a tendereken. Voltak ugyanakkor olyan vevők is, amelyek inkább pozitív hatásokat valószínűsítettek a forgalmazási szintek csökkenése okán (hatékonyság javulásból fakadó árcsökkenés).
- 27) Az autóbuszok esetében – egy versenytárs kivételével – a versenytársak és a vevők sem foglalmaztak meg versenyaggályokat. A kivételnek tekinthető versenytárs azt ítélte aggályosnak, hogy a Pappas-csoport turista buszai jellemzően a magas árkategóriába tartoznak, az Iveco turista buszai pedig jellemzően alacsony árkategóriát képviselnek. Ebből adódóan pedig – álláspontja szerint - az összefonódás megvalósulása esetén a Pappas-

csoport képes lenne a teljes vevői igényt lefedni, amiben a versenytárs keresztfinanszírozási kockázatot lát.

- 28) A szervíz tevékenység és az alkatrész-ellátás tekintetében a vevők egy része aggályosnak ítélte azt, hogy a saját márkakereskedői hálózattal rendelkező Pappas-csoport valószínűsíthetően meg fogja vonni a szervízjogot az Iveco jelenlegi független márkakereskedőitől, ami a választási lehetőségek csökkenéséből adódóan áremelkedéshez vezet majd.

V.

Az engedélykérési kötelezettség

Összefonódás

- 29) Az eljáró versenytanácsnak elsőként abban kellett döntenie, hogy az 1) pont szerinti tranzakció összefonódásnak minősül-e, különös tekintettel arra, hogy a kérelmezők álláspontja szerint ez nem áll fenn.
- 30) Ebből a szempontból lényeges körülmény, hogy a kérelmezett tranzakció alapját a kérelmezők és az IVECO S.p.A. között létrejött, részben kizárólagosságot is tartalmazó megállapodások képezik. A Versenytanács gyakorlata szerint ugyanis egy kizárólagosságot is tartalmazó forgalmazási szerződés versenyjogi megítélésére a Tpvt. IV. fejezetének rendelkezései az irányadók, ezért egy forgalmazási szerződés megkötése önmagában semmiképpen sem valósíthat meg összefonódást, és adott tranzakció összefonódásként történő minősítése szempontjából is semleges értékelési kritérium. Összefonódás ezzel összefüggésben csak valamely forgalmazási tevékenység korábbi forgalmazótól történő átvételével valósulhat meg [Versenytanács Tpvt.-vel kapcsolatos elvi jelentőségű döntései 2013., 23.41.].
- 31) Az összefonódások Tpvt. 23. § szerinti esetei közül az 1) pont szerinti tranzakcióval összefüggésben kizárólag az (1) bekezdés a) pont utolsó fordulata („a vállalkozás része a vállalkozástól független másik vállalkozás részévé válik”) jöhet szóba. A Tpvt. 23. § (5) bekezdése értelmében vállalkozásrésznek minősülnek az olyan eszközök vagy jogok, amelyeknek megszerzése önmagában vagy a megszerző vállalkozás rendelkezésére álló eszközökkel és jogokkal együtt elégséges a piaci tevékenység végzéséhez. Mind a Tpvt. 23. § (1) bekezdés a) pont utolsó fordulata szerinti „vállalkozás részévé válik”, mind pedig a Tpvt. 23. § (5) bekezdése szerinti „a megszerző vállalkozás” fordulatot az eljáró versenytanács – összhangban a Tpvt. 26. § (3) bekezdésével – vállalkozáscsoport szinten értelmezte. Ebből következően a Tpvt. 23. § (1) bekezdése a) pontjába tartozó esetnek tekinti az olyan jelen helyzet szerinti tranzakciót is, amikor a vállalkozásrész ugyanazon vállalkozáscsoport különböző tagjainak részévé válik.
- 32) Annak értékelésekor, hogy az 1) pont szerinti tranzakció vállalkozásrész megszerzése formájában megvalósuló összefonódásnak minősül-e, az eljáró versenytanács abból az alapvető versenypolitikai célból indult ki, hogy minden, a gazdaság egésze szempontjából lényeges, mesterséges koncentrációnövekedés (vagyis amikor a vállalkozás nem szerves fejlődés eredményeként, a többi piaci szereplő akarata ellenére, hanem éppen ellenkezőleg, a vállalkozási struktúrának a valamelyikükkel történt megegyezésen alapuló tartós megváltoztatásával szerez piaci részesedést) versenyfelügyeleti ellenőrzés alá kerüljön.

Mindebből az következik az eljáró versenytanács álláspontja szerint, hogy csak az olyan kizárólagosságot is tartalmazó vertikális megállapodás értékelhető a Tpv. VI. fejezete alapján, amely az azzal érintett tevékenység végzésének jogát a tevékenységet korábban végzőtől (illetve annak vállalkozás-csoportjától) származtatja, oly módon, hogy a tevékenységet korábban végző ilyen jellegű tevékenységével felhagy, azzal a céllal, hogy annak végzésének jogát (lehetőségét) tartósan a vevőre ruházhassa.

- 33) Az előzőeket is figyelembe véve az eljáró versenytanács álláspontja szerint valamely tranzakció a Tpv. 23. § (5) bekezdése szerinti vállalkozásrész megszerzésének minősül, ha
- a) két vállalkozás(csoport) között akarategyezés jön létre abban a tekintetben, hogy
 - aa) az egyik vállalkozás(csoport) *felhagy* valamely tevékenység végzésével,
 - ab) amelynek folytatásával *tartósan* valamely tőle független vállalkozást *bíz meg*,
 - b) s e tevékenységet a másik vállalkozás(csoport) rövid időn belül folytatni képes a rendelkezésére álló és a tevékenységgel felhagyó vállalkozás(csoport) által részére átadott eszközökkel és (forgalmazási) jogokkal, minek következtében nő a koncentráció.
- 34) Az eljáró versenytanács álláspontja szerint az 1) pont szerinti tranzakció esetében az aa) és a ab) szerinti feltétel egyértelműen teljesül, hiszen az Iveco-csoportba tartozó IVECO Magyarország Kft. tevékenységével felhagy nagykereskedelmi tevékenységével, továbbá felmondta a szerződéseit a gépjárműveinek kiskereskedelmi forgalmazását, alkatrész ellátását és szervizelését eddig végző, tőle független márkakereskedőkkel, s mindezen tevékenység (beleértve a márkakereskedők kijelölésének jogát is) folytatásával az IVECO S.p.A. a Pappas-csoportot bízta meg a köztük létrejött, [...] Szerződések és Side letter révén. A Versenytanács gyakorlatában a „*határozatlan időre kötött szerződés tartalma alapján ítéltető meg, hogy az valószínűsíthetően viszonylag hosszabb ideig hatályban marad, és így összefonódásnak minősül, figyelemmel arra, hogy az összefonódások ellenőrzésének célja a tartós strukturális változások nyomonkövetése.*”. [Versenytanács Tpv.-vel kapcsolatos elvi jelentőségű döntései 2013., 23.23.]. Az adott esetben az eljáró versenytanács az [...] olyan körülményeknek tekintette, melyek a változás tartós jellegét valószínűsítik. A b) pont szerinti feltétel teljesülését az eljáró versenytanács szintén megállapíthatónak ítélte, mivel a Pappas-csoport jelenleg is végez Magyarország egész területére kiterjedően kis- és nagy haszongépjármű és busz-forgalmazási, alkatrész-értékesítési és szervizelési tevékenységet, így rendelkezik olyan eszközökkel és tapasztalattal, amelyek egy másik márkának a forgalmazásához, szervizeléséhez szükségesek.
- 35) Mindezek alapján – különösen is a 31) pontban foglaltak miatt – az eljáró versenytanács álláspontja szerint az 1) pont szerinti Szerződések és Side letter révén megvalósuló tranzakció – azaz az Iveco (mint vállalkozásrész) Danube Truck és Pappas Auto általi megszerzése – vállalkozások összefonódásának minősül. Annak ellenére, hogy az Iveco-t két vállalkozás szerzi meg a tranzakció egyetlen összefonódásnak minősül, mert a két vállalkozás ugyanabba a vállalkozáscsoportba (Pappas-csoport) tartozik, továbbá a Szerződések és a Side letter azonos napon (2013. október 30-án) kerültek aláírásra. [Versenytanács Tpv.-vel kapcsolatos elvi jelentőségű döntései 2013., 28.3.]

A küszöbértékek

- 36) A Tpv. 24. § (1) bekezdés szerint a vállalkozások összefonódásához a Gazdasági Versenyhivaltól engedélyt kell kérni, ha valamennyi érintett vállalkozás-csoport [26. § (5) bekezdés], valamint az érintett vállalkozás-csoportok tagjai és más vállalkozások által közösen irányított vállalkozások előző üzleti évben elért nettó árbevétele együttesen a tizenötmilliárd forintot meghaladja, és az érintett vállalkozás-csoportok között van legalább két olyan vállalkozás-csoport, melynek az előző évi nettó árbevétele a vállalkozás-csoport tagjai és más vállalkozások által közösen irányított vállalkozások nettó árbevételével együtt ötszázmillió forint felett van. A Tpv. 27. § (4) bekezdése alapján vállalkozásrész esetében az azt értékesítő vállalkozás által az értékesített eszközök és jogok hasznosításával elért előző évi nettó árbevétel kell figyelembe venni.
- 37) Az eljáró versenytanács összefonódással érintett vállalkozáscsoportként a Pappas-csoportot és az Iveco-t (mint vállalkozásrészt) tekintette. Megjegyzi az eljáró versenytanács, hogy szükségtelennek ítélte annak vizsgálatát, hogy a Pappas Beteiligungs GmbH-t valamelyik tulajdonosa egyedül, illetve két vagy három tulajdonosa közösen irányítja-e, és hogy ugyanezen tulajdonos(ok) irányítják-e az MB-Auto Beteiligungs GmbH-t. Bármely eset fennállása esetén ugyanis a két vállalkozás a Tpv. 15. § (1) bekezdése alapján egymástól nem független lenne, miáltal az MB-Auto Beteiligungs GmbH által közvetetten irányított Pappas Befektetési Kft. az összefonódás közvetett résztvevőjének minősülne, azonban az összefonódás a Pappas Befektetési Kft. nettó árbevétele nélkül is eléri a Tpv. 24. § (1) bekezdése szerinti küszöbértékeket, és a Pappas Befektetési Kft. tevékenységének figyelembe vétele az összefonódás versenyjogi értékelését sem érintené.
- 38) Az összefonódásban az előzőek szerint érintett vállalkozáscsoportok közül a Pappas-csoport 2012. évi nettó árbevétele önmagában meghaladta a 15 milliárd forintot, az Iveco 2012. évi nettó árbevétele [amely a Tpv. 27. § (4) bekezdése alapján megegyezik az IVECO Magyarország Kft. 2012. évi nettó árbevételével] pedig az 500 millió forintot, vagyis az összefonódás eléri a Tpv. 24. § szerinti (az engedélykéreli kötelezettség feltételét képező) értékeket. Ezért a jelen összefonódáshoz a Gazdasági Versenyhivatal engedély szükséges.

VI.

Az összefonódás értékelése

- 39) A Tpv. 30. § (2) bekezdése szerint a Gazdasági Versenyhivatal nem tagadhatja meg az engedély megadását, ha – az (1) bekezdésben foglaltakat figyelembe véve – az összefonódás nem csökkenti jelentős mértékben a versenyt az érintett piacon, különösen gazdasági erőfölény létrehozása vagy megerősítése következményeként.
- 40) A Tpv. eddigi alkalmazási tapasztalatai alapján az eljáró versenytanács az összefonódások horizontális-, vertikális-, portfólió- és konglomerátum hatásait vizsgálta [lásd a Gazdasági Versenyhivatal Elnökének és a Versenytanács Elnökének 3/2009. számú Közleménye (a továbbiakban: Közlemény) 12. pontját].

Az érintett piacok

- 41) A Tptv. 14. § értelmében az érintett piacot a megállapodás tárgyát alkotó áru és a földrajzi terület figyelembevételével kell meghatározni. Az érintett termékpiac meghatározásakor a megállapodás tárgyát alkotó árun túlmenően 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. Földrajzi piacként azt a földrajzi területet kell számításba venni, amelyen kívül a) a fogyasztó, illetve az üzletfél nem, vagy csak számottevően kedvezőtlenebb feltételek mellett tudja az árut beszerezni, vagy b) az áru értékesítője nem, vagy csak számottevően kedvezőtlenebb feltételek mellett tudja az árut értékesíteni.
- 42) Az összefonódással érintett piacoknak minősülnek mindazok a piacok, amelyeken az összefonódás valamely (akár közvetlen, akár közvetett) résztvevője piaci tevékenységet fejt ki. Érdemben azonban csak azon érintett piacok vizsgálata szükséges, amelyekre nézve a fenti 40) pont szerinti versenyhatások fennállhatnak.

Árupiacok

- 43) A haszongépjárművek esetében az eljáró versenytanács a 11) pont szerinti kategóriákat (kis, közepes, nagy) vizsgálta érintett árupiacokként. A kis haszongépjárművek árupiacá részének tekintette az eljáró versenytanács a 3,51 tonna alatti haszongépjárműveket is. Az előzőek szerinti kategóriákon belül vannak a minőség és az ár szempontjából érzékelhetően eltérő márkák. Az eljáró versenytanács azonban szükségtelennek tartotta annak vizsgálatát, hogy ez a körülmény indokolja-e az árupiacok további bontását, mert az összefonódásnak a tágabb és a szűkebb árupiacok feltételezése mellett sem mutatkoztak beavatkozásra okot adó versenyhatásai.
- 44) Az autóbuszok esetében – eltérő árujellemzőikre tekintettel – az eljáró versenytanács a városi, a távolsági és a turista buszokat tekintette érintett árupiacoknak. A fenti 43) pontban foglaltak alapján az eljáró versenytanács ezen árupiacok tekintetében sem látta szükségesnek azoknak az eltérő minőség és ár alapján történő szűkítését.
- 45) Az alkatrész-ellátás és a szervíz tevékenység esetében az eljáró versenytanács nyitva hagyta azt a kérdést, hogy a két tevékenység egységes vagy külön-külön árupiacot alkot-e. Az összefonódás versenyjogi megítélése szempontjából ugyanis ez a kérdés is közömbös.

Földrajzi piac

- 46) Érintett földrajzi piacként az eljáró versenytanács a fenti árupiacok mindegyike esetében Magyarország egész területét vizsgálta. Nem zárható ki ugyan, hogy egyes érintett árupiacok (mindenekelőtt az autóbuszok) esetében az érintett földrajzi piac tágabb is lehet, mint Magyarország, ennek vizsgálatát azonban az eljáró versenytanács szükségtelennek ítélte, mert az összefonódásnak Magyarország mint lehetséges legszűkebb érintett földrajzi piac feltételezése esetén sem voltak azonosíthatók káros versenyhatásai egyik érintett árupiacon sem.

Az összefonódás hatásainak értékelése

Horizontális hatások

- 47) Az összefonódásnak horizontális összefüggésben azokon az érintett piacokon lehet hatása a gazdasági versenyre, amelyeken az összefonódásban résztvevő vállalkozáscsoportok (ténylegesen vagy potenciálisan) jelen vannak.
- 48) A Pappas-csoport és az Iveco együttes részesedése a nagy haszongépjárművek magyarországi piacán nem éri el azt a mértéket (20 százalék), amely alatt egy összefonódásnak nem valószínűsíthető káros horizontális hatásai. A kis haszongépjárművek esetében a rendelkezésre álló adatok alapján [lásd 15) pont] a Pappas-csoport és az Iveco együttes piaci részesedése valószínűsíthetően szintén nem olyan mértékű, amely versenyyagályokra adna alapot. Az erre vonatkozó egyértelmű adatok hiányában azonban az eljáró versenytanács további szempontok alapján is értékelte az összefonódás horizontális hatásait. Egyes versenytársaknak a kis haszongépjárművekkel kapcsolatos azon aggályát, hogy a Pappas-csoport az összefonódás megvalósulása esetén szélesedő választéka révén előnyös helyzetbe kerül a tendereken, az eljáró versenytanács nem ítélte olyan súlyúnak, ami alapot adna a versenyfelügyeleti beavatkozásra. A kis haszongépjárművek esetében ugyanis (még a 3,51 tonna alatti haszongépjárművek – egyébként indokolatlan – figyelmen kívül hagyása esetén is) két további márka (VW, Renault) közül is választhat a tender kiírója, melyek a rendelkezésre álló információk alapján az Iveco járművek közelebbi helyettesítőinek minősülnek, mint a Pappas-csoport által forgalmazott Mercedes. Ugyanígy ítélte meg az eljáró versenytanács egyes vevőknek – az előzőekkel éppen ellentétes – aggályát, mely szerint az Iveco-val bővülő Pappas-csoport csak az egyik márkával indul az egyes tendereken, szűkítve ez által a választékot. A Pappas-csoport márkái és az Iveco a minőség-ár skála két végpontján helyezkednek el, így azok nem tekinthetők egymás közeli versenytársának, amit az is alátámaszt, hogy a kérelmezők – nyilatkozatuk szerint – a legtrikább esetben „találkoztak” az Iveco-val a tendereken [lásd még 57) pont].
- 49) A közepes haszongépjárművek esetében az összefonódás következtében a Pappas-csoport jelenlegi 43 százalékos magyarországi piaci részesedése 55 százalékra nő, ami által tovább erősödik jelenleg is meglévő piacvezető helyzete ezen az érintett piacon. Az eljáró versenytanács álláspontja szerint azonban ez a körülmény nem vezet majd az érintett piacon a verseny jelentős csökkenéséhez. Egyrészt a magyarországi közepes haszongépjármű piacon három további nem elhanyagolható piaci részesedésű vállalkozás (a MAN, a DAF és a Renault) is jelen van, amelyek a gyártókapacitásaikhoz képest elenyésző mértékű magyarországi piacon különösebb nehézségek nélkül tudnák növelni eladásait az Iveco-val bővülő Pappas-csoport esetleges áremelése esetén. Másrészt a Pappas-csoport márkái és az Iveco a minőség-ár skála két végpontján helyezkednek el, így azok nem tekinthetők egymás közeli versenytársának, amit az is jelez, hogy az Iveco feltételezett áremelése esetén a vevők – nyilatkozataik szerint – elsősorban a DAF-hoz fordulnának. Azon feltételezés mellett pedig, hogy a minőség- és áreltérés alapján a Pappas-csoport és az Iveco márkák nincsenek azonos árupiacon, az összefonódásnak ezen piacokon nem lenne horizontális hatása.
- 50) Az autóbuszok közül az Iveco városi és távolsági buszokat sem értékesít Magyarországon, így ezen az érintett piacon az összefonódás a két vállalkozáscsoport jelenlegi magyarországi tevékenysége alapján nem jár együtt horizontális hatással. A Pappas-csoportnak ugyan

lehetősége lesz Iveco városi és távolsági buszok magyarországi értékesítésére, ami alapján azonban az eljáró versenytanács nem azonosított potenciális versenyhatást, mert erre az Iveconak is lehetősége lett volna, így ez nem tekinthető az összefonódáshoz kapcsolódó versenyhatásnak.

- 51) A *turista buszok* esetében a Pappas-csoport jelenlegi 30 százalék körüli részesedése az összefonódás révén 40 százalék közelébe emelkedne. Az eljáró versenytanács álláspontja szerint azonban ez sem jár majd együtt a verseny jelentős csökkenésével. Az érintett piacon ugyanis további négy, viszonylag jelentős piaci részesedéssel rendelkező vállalkozás van még jelen. Nem elhanyagolható körülmény az sem, hogy a Pappas-csoport turista buszai jobb minőséget képviselnek (és erre tekintettel áraik is magasabbak), mint az Iveco turista buszai, így nem tekinthetők egymás közeli versenytársainak. Figyelemmel volt az eljáró versenytanács arra is, hogy a versenytársak – egy kivételével – a turista buszok tekintetében nem fogalmaztak meg versenyaggályokat az összefonódáshoz kapcsolódóan. Azon feltételezés mellett pedig, hogy a minőség- és áreltérés alapján a Pappas-csoport és az Iveco turista buszai nincsenek azonos árupiacon, az összefonódás a turista buszok esetében nem járna együtt horizontális hatással.
- 52) Az *alkatrészellátás és a szervíz tevékenység* esetében – függetlenül attól, hogy azok azonos árupiachoz tartoznak vagy sem – nem voltak azonosíthatóak horizontális versenyproblémák. A garanciális időszakban ugyanis nincs verseny a különböző vállalkozáscsoportok között, mert a jármű tulajdonosa ésszerűen kizárólag az adott márka szervízeihez fordulhat, amelyek a szervízt és az ahhoz szükséges alkatrészeket ingyenesen biztosítják. A garanciális időszak leteltét követően pedig nagyszámú vállalkozás végezheti a szervíz tevékenységet, illetve független alkatrész-értékesítők és utángyártott alkatrészek is jelen vannak a piacon, ami erős korlátot állít a Pappas-csoport esetleges áremelési törekvései elé.
- 53) Az előzőekre is tekintettel az eljáró versenytanács nem azonosított versenyproblémát egyes vevők azon aggálya alapján, mely szerint a Pappas-csoport valószínűleg meg fogja vonni a jelenlegi Iveco márkakereskedők szervízjogát. Megjegyzi továbbá az eljáró versenytanács, hogy az összefonódás elbírálása szempontjából semleges körülménynek tekinti, hogy a Pappas-csoport megtart-e Iveco márkakereskedőket, és ha igen, akkor hányat. Az eljáró versenytanács álláspontja szerint ugyanis a Pappas-csoport ezzel kapcsolatos döntésébe történő esetleges versenyhatósági beavatkozás az összefonódás hatékonysági előnyeinek (legalábbis részleges) elvesztésével járhatna. Az Iveco márkakereskedői oldaláról tekintve pedig az eljáró versenytanács – összhangban a Versenytanács eddigi gyakorlatával – úgy ítéli meg, hogy *„egy gyártó-terjesztő kapcsolatban senkinek sincs versenyjogi megalapozottsággal joga vagy védett pozíciója ahhoz, hogy egy meghatározott kedvezményes kondíciójú, vagy éppen kizárólagos kapcsolatot, mint terjesztő/forgalmazó/disztributor a maga akarata szerint fenntartsa.”* (lásd Vj-105/2001. 26. pont).

Vertikális hatás

- 54) Egy összefonódásnak akkor lehetnek vertikális hatásai, ha az érintett vállalkozáscsoportok a termelési-értékesítési lánc egymást követő fázisaiban tevékenykednek, ami megeremtheti az érdekeltséget arra, hogy az egyik (vagy mindkét) piacon jelentékeny piaci erővel rendelkező vállalkozáscsoport ezt a piaci erőt kihasználja, azaz valamely (vagy mindkét) piacon versenyt korlátozó magatartást folytasson, lezárva az adott piacot (pl. szerződéskötéstől való indokolatlan elzárkózással, árprés révén stb.).

- 55) A Pappas-csoport és az Iveco magyarországi tevékenysége alapján az összefonódás nem jár együtt vertikális hatással.

Portfólió hatás

- 56) A portfólió hatás az összefonódás révén létrejövő vállalkozáscsoport által gyártott (forgalmazott) áruk körének bővüléséből adódik. Ez különösen akkor járhat káros versenyhatásokkal, ha egymást kiegészítő (azonos vevők által vásárolt) áruk gyártói (forgalmazói) kerülnek egy vállalkozáscsoportba. Ebben az esetben ugyanis, ha az egyik vállalkozáscsoport valamely áru(k) piacán magas piaci részesedéssel rendelkezik, akkor az összefonódás következtében bővülő vállalkozáscsoport más áru(k) piacán képes lehet versenykorlátozó magatartás (pl. árukapcsolás) érvényesítésére.
- 57) Bár az alacsonyabb minőségi kategóriába tartozó Iveco márkákkal bővül a Pappas-csoport választéka, ezt az eljáró versenytanács (azonos árupiachoz tartozónak tekintve a különböző minőségű márkákat) horizontális hatásként vizsgálta. Azt feltételezve, hogy az Iveco és a Pappas márkái nem tartoznak azonos árupiachoz, az összefonódás portfólió hatással jár, ami azonban nem ad okot versenyaggályokra, mivel az eljárás során nem merült fel arra vonatkozó információ, hogy a vevők körében jellemző lenne, hogy egyidejűleg többféle márka beszerzésében is érdekeltek lennének, illetve hogy ez esetben előnyt jelentene számukra a különféle minőségi kategóriájú termékek egy szállítótól történő beszerzése.

Konglomerátum-hatás

- 58) Konglomerátum-hatásról akkor beszélhetünk, ha – jóllehet külön-külön vizsgálva egyetlen érintett piacon sem jön létre vagy erősödik meg gazdasági erőfölényes helyzet – összességében számottevően javul a vállalkozáscsoport vagyoni, pénzügyi illetve jövedelmi helyzete.
- 59) Az Iveco vállalkozásrész jelenleg is egy jelentős tőkeerejű nemzetközi vállalkozás-csoport része, mire tekintettel az eljáró versenytanács álláspontja szerint káros konglomerátum-hatással az összefonódás következtében nem kell számolni.

Összegzés

- 60) Mindezek alapján az eljáró versenytanács a Tpv. 77. § (1) bekezdés a) pontja szerinti határozatában – egyezően a Tpv. 71. § (2) bekezdés c) pontja szerinti vizsgálói indítvánnyal – a kérelmezett összefonódást engedélyezte.
- 61) Megjegyzi az eljáró versenytanács, hogy a Szerződéseket és a Side letter-t kizárólag abból a szempontból értékelte, hogy azok alapján összefonódás valósul-e meg. Azt, hogy az azokban foglalt versenyt korlátozó megállapodások megfelelnek-e a Tpv. 16. §-ban vagy 17. §-ban foglaltaknak az eljáró versenytanács nem vizsgálta, figyelembe véve, hogy az adott esetben nem összefonódáshoz (esetlegesen) kapcsolódó versenykorlátozásokról van szó, hanem maga a versenyt korlátozó megállapodás hoz létre (egyéb körülményekre tekintettel) összefonódást. Márpedig a Versenytanács gyakorlata szerint a VI. fejezet külön szabályokat ad a piaci struktúra tartós változását jelentő, összefonódásnak minősülő versenykorlátozó megállapodásokra, így azok nem vonhatók a IV. fejezet rendelkezései alá. [Versenytanács Tpv.-vel kapcsolatos elvi jelentőségű döntései 2013., 11.23.].

VII. Eljárási kérdések

- 62) A Gazdasági Versenyhivatal hatásköre a Tpvt. 45. §-án, illetékessége a Tpvt. 46. §-án alapul. E rendelkezések értelmében a Gazdasági Versenyhivatal kizárólagos hatáskörrel rendelkezik minden olyan versenyfelügyeleti ügyben, amely nem tartozik a bíróság hatáskörébe (Tpvt. 86. §), illetékessége pedig az ország egész területére kiterjed.
- 63) Az eljáró versenytanács határozatát – a Tpvt. 73. § (2) bekezdésének alkalmazásával – tárgyalás tartása nélkül hozta meg.
- 64) Az eljáró versenytanács 2014. február 6-i, Vj-099-21/2013. számú végzésével a Tpvt. 63. § (4) bekezdése alapján a Tpvt. 63. § (3) bekezdése b) pontjának alkalmazásáról döntött, mire tekintettel a jelen eljárásban nem alkalmazta a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. törvény (a továbbiakban: Ket.) 72. § (4) bekezdés a) pontja szerinti egyszerűsített döntést [lásd a Gazdasági Versenyhivatal elnökének és a Versenytanács elnökének 2/2013. számú közleménye 12. a) pontját].
- 65) A kérelmezők a Tpvt. 62. § (1) bekezdés b) pontja szerinti igazgatási szolgáltatási díjat, továbbá az eljáró versenytanács Tpvt. 63. § (3) bekezdés b) pontjának alkalmazásáról szóló Tpvt. 63. § (4) bekezdése szerinti döntését követően a Tpvt. 62. § (1) bekezdés a) pontjának megfelelően kiegészített igazgatási szolgáltatási díjat határidőben lerótták.
- 66) Az eljárást befejező döntést a Tpvt. 63. § (3) bekezdésének bb) pontja szerint a hiánytalan kérelem, illetve a hiánypótlás beérkezését követő naptól számított négy hónapon belül kell meghozni. A kérelmezők a vizsgáló által a Tpvt. 68. § (4) bekezdése alapján elrendelt hiánypótlást 2013. december 10-én teljesítették, így az ügyintézési határidő kezdőnapja – figyelemmel a Tpvt. 63. § (3) bekezdésére – 2013. december 11. Ennek megfelelően – figyelemmel a Ket. 33. § (3) bekezdésének c) pontjára, melyek értelmében a tényállás tisztázásához szükséges adatok közlésére irányuló felhívástól az annak teljesítéséig terjedő idő (a jelen eljárásban: 103 nap) az ügyintézési határidőbe nem számít be – az ügyintézési határidő 2014. július 23.
- 67) Az ügyfeleket megillető jogorvoslati jog a Tpvt. 83. § (1) bekezdésén alapul.

Budapest, 2014. június 30.

Dr. Tóth András s.k.
a Versenytanács elnöke
előadó versenytanácstagként eljárva

Váczi Nóra s.k.
versenytanácsstag

Dr. Bara Zoltán s.k.
versenytanácsstag