

Levélcím: 1534 Budapest, Pf. 958
KRID: 213396918
Telefon: (06-1) 472-8900
Ügyszám: VJ/12/2023.
Iktatószám: VJ/12-103/2023.

Betekinthető

A Gazdasági Versenyhivatal eljáró versenytanácsa a Bán, S. Szabó, Rausch & Partners Ügyvédi Iroda (1051 Budapest, József nádor tér 5-6., eljáró ügyvéd: P.M.; KRID: 12218077) által képviselt ITK Holding Zártkörűen Működő Részvénytársaság (1045 Budapest, Istvántelki utca 8.) bejelentő által benyújtott összefonódás-bejelentés alapján indult versenyfelügyeleti eljárásban, amelyben további ügyfélként részt vett a CERHA HEMPEL Dezső és Társai Ügyvédi Iroda (1011 Budapest, Fő utca 14-18., eljáró ügyvéd: K.M.; KRID: 18184606) által képviselt az Omnibus Hungaria Kft. (1133 Budapest, Kárpát utca 21.), a Polony Ügyvédi Iroda (eljáró ügyvéd: P.G.; KRID: 19346867) által képviselt MOL Magyar Olaj- és Gázipari Nyrt. (1117 Budapest, Dombóvári út 28.) és a Bán, S. Szabó, Rausch & Partners Ügyvédi Iroda (1051 Budapest, József nádor tér 5-6., eljáró ügyvéd: R.J.GY.; KRID: 12218077) által képviselt ITK Invest Kft. (1045 Budapest, Istvántelki út 8.), meghozta az alábbi

h a t á r o z a t o t .

A Gazdasági Versenyhivatal eljáró versenytanácsa megállapítja, hogy az ITK Holding Zártkörűen Működő Részvénytársaság vállalkozásnak az Omnibus Hungaria Kft. feletti közvetlen egyedüli, és ezáltal a MOL Magyar Olaj- és Gázipari Nyrt. és az ITK Invest Kft. közvetett közös irányításszerzésével megvalósuló összefonódása nem csökkenti jelentős mértékben a versenyt az érintett piacokon.

A határozat ellen a kézhezvételtől számított 30 napon belül közigazgatási per indítható. A keresetlevelet a Gazdasági Versenyhivatalnál kell benyújtani elektronikusan az erre rendszeresített űrlap¹ használatával, mely a Gazdasági Versenyhivatal honlapján érhető el. A Gazdasági Versenyhivatal a keresetet az ügy irataival együtt továbbítja a közigazgatási perre hatáskörrel és illetékességgel rendelkező Fővárosi Törvényszéknek. A törvényszék eljárásában a jogi képviselet kötelező.

¹ http://www.gvh.hu//data/cms1041089/GVH_gvh_k01_19_01.jar

I n d o k o l á s

I.

A bejelentett összefonódás

- 1) A 2022. [üzleti titok] kelt üzletrész adásvételi szerződés (a továbbiakban: Szerződés) alapján az ITK Holding Zrt. (a továbbiakban: ITK Holding) megszerzi az Omnibus Hungária Kft. (a továbbiakban: Omnibus) üzletrészeinek 100%-át.
- 2) Az ITK Holding a Gazdasági Versenyhivatalhoz 2023. május 22-én az 1) pont szerinti ügyletet – mint az Omnibus feletti közvetlen egyedüli és ezáltal a MOL Magyar Olaj- és Gázipari Nyrt. és az ITK Invest Kft. közvetett közös irányításszerzésével megvalósuló összefonódást – bejelentette² a tisztességtelen piaci magatartás és a versenykorlátozás tilalmáról szóló 1996. évi LVII. törvény (a továbbiakban: Tpv.) 43/J. § (1) bekezdése szerint a Tpv. 24. § (1) bekezdésében foglaltakra tekintettel (a továbbiakban: Tranzakció).
- 3) A Gazdasági Versenyhivatal 2023. május 30-án a Tpv. 43/N. § (1) bekezdés a) pontjának alkalmazásával a bejelentett összefonódás vizsgálatára versenyfelügyeleti eljárást indított a Tpv. 67. § (4) bekezdés b) pontjának első fordulója alapján, mivel az összefonódás-bejelentés nem felelt meg a Tpv. 43/J. § (1) bekezdésében foglalt követelményeknek.³
- 4) A versenyfelügyeleti eljárás megindítására azért került sor, mert az összefonódás-bejelentésben rendelkezésre álló adatok alapján és az összefonódás bejelentési űrlapban alkalmazott becslések alapján azonosítható volt olyan reálisan felmerülő érintett áruipiac (városi és elővárosi buszok értékesítése), ahol az ITK Holding és az Omnibus együttes piaci részesedése meghaladta a Gazdasági Versenyhivatal elnökének és a Gazdasági Versenyhivatal Versenytanácsa elnökének az összefonódás-bejelentési kötelezettség, az összefonódás vizsgálatára irányuló versenyfelügyeleti eljárás megindítása, valamint az eljárás teljes körű nyilvánítása esetén alkalmazandó „nem nyilvánvalóság” feltételről szóló 7/2017. közleménye (a továbbiakban: 7/2017. Közlemény) 22. b) pont ba) alpontjában rögzített 20%-os küszöbértéket, továbbá mindkettőé az 5%-ot. Ezért nem volt teljes egyértelműséggel kizárható, hogy a Tranzakció nem jár káros horizontális versenyhatásokkal.
- 5) Tekintettel azonban arra, hogy az összefonódás-bejelentésben a piaci részesedési küszöbértékek mellett részletesen bemutatásra kerültek olyan releváns minőségi szempontok, amelyek adott esetben kizárhatják a verseny jelentős mértékű csökkenését, ezért a 7/2017. Közlemény 30-31. pontja szerinti fokozatosság elvét figyelembe véve a Gazdasági Versenyhivatal a Tpv. 67. § (4) bekezdése szerinti (egyszerűsített) eljárás megindításáról döntött. Az összefonódás-bejelentésben tett nyilatkozat szerint a Tranzakció a vállalkozások közötti összefonódások ellenőrzéséről szóló 139/2004/EK tanácsi rendelet alapján nem bejelentésköteles. A Tranzakció által megvalósuló összefonódás más ország versenyhatóságához nem került bejelentésre.
- 6) Az eljárás megindítását követően a MOL E-Mobilitás Vagyonkezelő Kft. 2023. július 26-án a Tpv. 43/J. § (1) bekezdése szerinti összefonódás-bejelentést nyújtott be a GVH-hoz, kérve azon összefonódás tudomásul vételét, amelynek eredményeként a MOL E-Mobilitás

² ÖB/19/2023. számú összefonódás-bejelentés

³ VJ/12/2023. számú végzés

Vagyonkezelő Kft. közvetlen, míg a MOL Magyar Olaj- és Gázipari Nyrt. közvetett egyedüli irányítást szerez az ITK Holding Zrt. felett. Az összefonódás-bejelentés nyomán eljáró Gazdasági Versenyhivatal az összefonódást a 2023. július 31-én kelt, ÖB/29-6/2023. számú hatósági bizonyítvány kibocsátásával tudomásul vette. Ugyanakkor a tranzakció végrehajtására még nem került sor,⁴ ezért az eljáró versenytanács még ezen tranzakció végrehajtása előtti, a jelen döntés időpontjában fennálló tényleges állapotnak megfelelően kezelte az érintett vállalkozásokat és irányítási viszonyokat.

II.

Az összefonódás résztvevői

Az ITK Csoport

- 7) Az ITK Holding az ITK Csoportba tartozik, amely vállalkozáscsoport az összefonódás bejelentésének időpontjában a MOL Nyrt. és a Kossa György irányítása alatt álló ITK Invest Kft. közös irányítása alatt állt. Az ITK Holding irányítása alá tartozó kilenc vállalkozás (azaz az ITK Csoport) főként autóbuszos közlekedési szolgáltatások nyújtásával és autóbusz üzemeltetéssel, valamint csak alvázra építésre alapuló autóbuszgyártással, értékesítéssel és elsősorban az értékesített buszokhoz kapcsolódó garanciális szervizeléssel foglalkozik, továbbá tevékenysége kiterjed informatikával, távközléssel és energetikával kapcsolatos szolgáltatások nyújtására, mobilhálózati lefedettséghez és elektrosztatikus emisszióhoz kapcsolódó létesítménykezelésre és mérési szolgáltatások nyújtására, valamint városüzemeltetési feladatokra és zöldterületek fenntartására. Ezen felül az ITK Csoport portfóliója magában foglal tehergépjárművek és azok gyári alkatrészeinek nagykereskedelmi értékesítésével kapcsolatos tevékenységet, továbbá informatikával, távközléssel és energetikával kapcsolatos szolgáltatásokat, valamint mobilhálózati lefedettséghez és elektrosztatikus emisszióhoz kapcsolódó létesítménykezelést és mérési szolgáltatásokat, valamint zöldterületek fenntartását is.
- 8) Az ITK Csoport Magyarország területén a Szerződés megkötését megelőző utolsó hitelesen lezárt (2021.) üzleti évben – a vállalkozáscsoportba tartozó vállalkozások közötti forgalom nélkül – 22 milliárd forintot meghaladó nettó árbevételt ért el.

A MOL Csoport

- 9) A MOL Nyrt. a MOL Csoportba tartozó társaságok anyavállalata. A MOL Csoport egy integrált, nemzetközi olaj-és gázipari vállalat, amely több mint 30 országában van jelen és több mint 100 éves iparági múlttal rendelkezik.
- 10) A MOL Csoport Magyarország területén a Szerződés megkötését megelőző utolsó hitelesen lezárt (2021.) üzleti évben – a vállalkozáscsoportba tartozó vállalkozások közötti forgalom nélkül – 1.652 milliárd forintot meghaladó nettó árbevételt ért el.

⁴ A feleknek a tranzakció végrehajtására még a Gazdasági Versenyhivatal tudomásulvétele esetén sincs kötelezettségük, figyelemmel a Gazdasági Versenyhivatal elnökének és a Gazdasági Versenyhivatal Versenytanácsa elnökének az összefonódások vizsgálatára irányuló eljárással kapcsolatos egyes jogalkalmazási kérdésekről szóló 2/2023. közleménye 203. pontjára.

A Kossa György Csoport

- 11) Az ITK Invest Kossa György Géza 100%-os tulajdonában és egyedüli irányítása alatt áll, aki emellett a Solution Invest Kft. többségi tulajdonosa is (a továbbiakban együtt: Kossa Csoport). Az ITK Investnek nincsenek leányvállalatai, elhanyagolható mértékben végez gazdasági tevékenységet, amely jellemzően üzletviteli tanácsadás.
- 12) A Kossa Csoport Magyarország területén a Szerződés megkötését megelőző utolsó hitelesen lezárt (2021.) üzleti évben 11 milliárd forintot meghaladó nettó árbevételt ért el.

Az Omnibus

- 13) Az Omnibus importőrként Mercedes-Benz és Setra buszok értékesítésével és az ezekhez kapcsolódó kiegészítő szolgáltatásokkal (saját szerviz ellátás) foglalkozik Magyarországon. Termékkínálatában megtalálhatók a városi, távolsági és turistabuszok, továbbá ezek alvázai is, emellett használt autóbusz értékesítési üzletágat is fenntart.
- 14) Az Omnibus Magyarország területén a Szerződés megkötését megelőző utolsó hitelesen lezárt (2021.) üzleti évben – a vállalkozáscsoporthoz tartozó vállalkozások közötti forgalom nélkül – 21 milliárd forintot meghaladó nettó árbevételt ért el. Az Omnibus más vállalkozás felett nem rendelkezik irányítási joggal.

III.

Az ITK Csoport és az Omnibus piaci helyzete

Új városi (és elővárosi) autóbusz értékesítése

- 15) Az autóbuszokon belül a felhasználási cél különbözősége alapján elkülöníthetők egymástól a városi és elővárosi buszok, a távolsági buszok és a turista buszok. Az Omnibus valamennyi busztípust értékesíti Magyarországon, míg az ITK Csoport kizárólag városi, elővárosi buszokat értékesít.
- 16) A városi buszokat úgy tervezik, hogy lehetővé tegyék a gyakori fel- és leszállást, éppen ezért általában alacsony padlósak (low floor), vagy alacsony belépésűek (low entry) és széles ajtókkal rendelkeznek. Ezen kívül jellemzően rendelkeznek állóhelyekkel is. Fő vevőik önkormányzatok, illetve helyi hatóságok (ahol privatizálták a tömegközlekedést, ott a közbeszerzést elnyert magán működtetők, akik az önkormányzatok/helyi hatóságok képviseletében nyújtják a szolgáltatást). Helyközi buszok esetében – a városihoz hasonlóan – nem jellemző a luxus-felszerelés, általában nem alacsony padlósok és nagyobb teljesítményűek, mint a városi buszok. A helyközi buszok esetében a gyakori le- és felszállás lehetősége kevésbé fontos, mint a városi buszok esetében. Fő vevői a regionális buszüzemeltető szolgáltatók, illetve vevőköre gyakran megegyezik a városi buszokéval. A turista buszok jellemzően emelt padlósintűek. Megtalálhatóak bennük bizonyos luxus kiegészítők (pl. WC, TV). Általában nagyobb csomagterrel rendelkeznek. A turista buszok vevői utazásszervező magáncégek.⁵⁵ A városi, helyközi és távolsági buszok értékesítése

⁵⁵ Lásd: a Bizottság M.1672 ügyben hozott döntése (225) pont, a Bizottság M.6267 ügyben hozott döntése (70-72) pontok.

jellemzően közbeszerzés keretében történik, ezzel szemben a turista buszok beszerzése esetében a közvetlen értékesítés a jellemző.

- 17) Az eljárásban beszerzett adatok alapján megfigyelhető korreláció aközött, hogy milyen viszonylaton (városi, elővárosi stb.) használják az adott buszt és a busz padlósintje között, ugyanakkor nem teljes mértékben jelenthető ki, hogy a városi és elővárosi buszok megegyeznek az alacsonypadlós és az alacsony belépésű buszokkal. A városi autóbuszok leggyakrabban alacsony padlósak (azzal, hogy előfordulnak köztük alacsony belépésűek) és általában M3/I. járműosztályba tartoznak. Az elővárosi buszok tekintetében nem jelenthető ki, hogy azok 100%-ban megfelelnek az alacsony belépésű buszoknak. A távolsági buszok nem csak normál (normal floor) vagy emelt padlósok (raised floor), hanem alacsony belépésűek is lehetnek és általában M3/II. járműosztályba sorolhatóak. Az elővárosi buszok egy része a városi buszokhoz, másik részük a távolsági/helyközi buszokhoz áll közel. Ezért a városi és a távolsági buszok esetében a határok viszonylag jól elkülöníthetőek, az elővárosi buszok esetében ugyanakkor az útvonal jellege nagymértékben befolyásolja a vevői igényeket, így azt, hogy alapvetően városi buszokat vagy távolsági buszokat célszerű igénybe venni. Magyarországon az elővárosi közlekedés kiemelten Budapest és agglomerációja esetében jelentős. Ebben a viszonylatban inkább az alacsonypadlós városi buszok jelenléte a meghatározó.
- 18) A városi közlekedésben mini- és midibuszok is használatosak, ezeket ugyanakkor a piaci szereplők nem tekintik a nagy buszok helyettesítőinek, városi forgalomban való használatuk elenyésző és csak speciális körülmények között kerülnek alkalmazásra.
- 19) Az ITK Csoport és az Omnibus által értékesített autóbusz márkák mellett további autóbusz márkákból [MAN, Credobus (Kravtex), Volvo, BYD, Ikarus] is volt értékesítés Magyarországon a 2018-2022. években.
- 20) A városi, elővárosi buszok magyarországi forgalmából az Omnibus a 2018-2022. évek átlagában 30% körüli mértékben részesedett. Az ITK Csoport részesedése 5% alatti volt. A két vállalkozás közül az Omnibus teljes egészében maga gyártja buszait, míg az ITK Csoport Mercedes-Benz alvázakra épít buszokat. Az ITK gyártási kapacitása [üzleti titok] busz alvázra gyártására terjed ki.
- 21) Az elmúlt öt év városi és elővárosi buszok beszerzésére kiírt tendereiben az Omnibus majdnem minden alkalommal az ITK Csoport valamely tagvállalkozásával indult közösen.
- 22) A további városi, elővárosi autóbusz értékesítő vállalkozások közül a Kravtex 40%, az MAN 23%, a Volvo pedig 5% alatti mértékben részesedett a magyarországi városi, elővárosi buszok értékesítésének forgalmából a 2018-2022. évek átlagában.
- 23) A közösségi közlekedésben Magyarországon használatban lévő buszok jelentős része a Volánbusz Zrt. és a BKV Zrt. üzemeltetésében van, e két vállalkozás a piac két legnagyobb vevője. A Volánbusz Zrt. részesedése magyarországi beszerzésekből a 2018-2022. évek átlagában 60-70% körüli, míg a BKV Zrt. részesedése 10-20 % közötti. Az ITK Csoport maga is jelen van a közösségi közlekedés piacán, az autóbusz beszerzésekből való részesedése 5-10% közé esik. E vállalkozásokon túlmenően még néhány, önkormányzati tulajdonú szolgáltató szerzett be a 2018-2022. években buszokat (pl. DKV Zrt., Kaposvári Közlekedési Zrt., Tüke Busz Zrt.), azonban részesedésük a felsorolt fenti vállalkozásokhoz képest alacsony.

- 24) Az új autóbuszok mellett kereslet mutatkozik a használt autóbuszok beszerzésére is. A megkeresett piaci szereplők többsége szerint az új és a használt buszok közötti helyettesíthetőség elsősorban finanszírozási kérdés, amelyet a nagymértékben befolyásol az is, hogy a használt buszok alkalmi kínálattal rendelkeznek, így inkább egy-egy autóbuszra vonatkozó beszerzési igény esetében jelenthetnek reális alternatívát. Jelentős különbség mutatkozik az új és használt buszok fenntartási költségei között: egy használt busz fenntartási költsége számottevően meghaladja egy új busz fenntartási költségét.

Autóbusz alváz kereskedelem

- 25) Az autóbusz alváz kereskedelem az autóbusz értékesítéstől elkülönülő tevékenység, ahhoz képest upstream piac. Ebben az esetben a gyártó nem saját csoportján belül állítja elő az integrált buszt, hanem az alváz gyártója az alvázat eladja a felépítménygyártónak, aki elvégzi a karosszálást, majd értékesíti a kész buszt. A karosszálási tevékenység, vagyis járóképes alvázra történő felépítménygyártás és összeszerelés esetében a hozzáadott érték a jármű relatíve kisebb hányadát teszi ki (az alváz tartalmazza a műszakilag és biztonságtechnikailag kritikus részegységek jelentős részét [motor, váltó, fék, kormánymű, futómű, ezek elektronikája], műszakilag jelentősen komplexebb tevékenység ezek előállítás.)
- 26) A karosszálási tevékenység műszakilag egyszerűbb feladat, a kétféle módon készített termékek ugyanakkor egymás ésszerű helyettesítője. A karosszálási tevékenység hosszútávú üzleti kapcsolatot feltételez az autóbusz alváz gyártója és a felépítménygyártó között. Erre tekintettel a partnerváltás költsége jelentős lehet.
- 27) Az Omnibus [üzleti titok] a 2018-2022. közötti időszakban, az [üzleti titok].
- 28) A magyar piacon az ITK Csoporton kívül egyedül az Ikarus végez karosszálási tevékenységet, Volvo márkájú autóvázakra építi az autóbuszait.

IV.

A megkeresett piaci szereplők véleménye

- 29) A vizsgálat az összefonódás résztvevőinek 6 versenytársától és 18 vevőjétől kért véleményt az összefonódással kapcsolatban.
- 30) A 24 megkérdezett piaci szereplő közül összesen 5 vállalkozás valószínűsített a Tranzakció következményeként az új városi (és elővárosi) autóbuszok kereskedelmének piacán felmerülő negatív hatást, melyekből összesen 4 vállalkozás adott részletesebb érvelést álláspontjához.
- 31) Az autóbusz beszerzői piacon jelenlévő V-Busz Veszprémi Közlekedési Kft. álláspontja szerint az összefonódás a piaci verseny szűkülését eredményezheti, elsősorban a városi személyszállítás piacán, mivel az ITK Csoport szolgáltatóként több városban is jelen van.⁶ Az összefonódásban részt vevő vállalkozások együttműködése miatt minden szolgáltatási területen Mercedes típusú autóbusszal vannak jelen, így az integrációt követően nem csak kizárólagos márkaképviselőként látnának el, hanem üzemeltetőként (operátor) is megjelenének, ami a tenderek során a verseny torzulását eredményezheti, mivel más

⁶ A V-Busz Kft. megjegyezte, hogy az ITK Csoport Debrecenben és Budapesten is (rendelkezésre tartás keretében) biztosít autóbuszokat; Kecskeméten pedig mint közszolgáltató biztosítja a helyi közösségi közlekedést.

üzemeltetők számára versenyhelyzetben magasabb áron is értékesíthet járművet, amivel saját magát erősítheti a versenyben, hiszen cégcsoporton belül alacsonyabb áron tudja a szolgáltatást megajánlani.⁷

- 32) Az autóbusz értékesítési piacon jelenlévő MAN Kamion és Busz Kereskedelmi Kft. úgy nyilatkozott, hogy a városi és elővárosi autóbusz piacon az összefonódás azért aggályos, mert az összefonódással érintett vállalkozások között vannak szolgáltató és autóbusz forgalmazó vállalkozások, és adott esetben a szolgáltató vállalkozás [ITK] konkurenciájától is ajánlatot kérhet, amivel a konkurens forgalmazó autóbusz forgalmazó vállalkozások üzleti titkai kerülhet veszélybe.⁸
- 33) A Volánbusz Zrt. szerint vannak olyan járműkategóriák, ahol mind az ITK Csoport, mind az Omnibus tud versenyképes járművel jelentkezni közbeszerzési eljárás vagy egyéb pályázat során. Az utóbbi időszakban az a szerzési tapasztalata a Volánbusz Zrt.-nek, hogy városi kategóriában az összefonódásban résztvevők közös ajánlattevőként vagy alvállalkozói felállásban, több esetben is közös ajánlatot tettek, dízel és elektromos, valamint szóló és csuklós autóbuszokra is. Elővárosi-regionális feladatokra irányuló, alacsony belépésű buszbeszerzések során ajánlattevőként az ITE Kft. (az ITK Csoport tagja) jelent meg, míg távolsági buszokra közülük jellemzően az Omnibus Hungária Kft. (korábban EvoBus Hungária Kft.) tett ajánlatot. Az összefonódásnak az lehet az eredménye a Volánbusz Zrt. szerint, hogy az ITK Csoportnak majd el kell dönteni, hogy a csoport melyik tagja, illetve az adott csoporttag mely járműve vegyen részt az adott versenyben, ami járhat esetlegesen versenyszűkítő hatással.⁹
- 34) Az Ikarus Járműtechnika Kft. az összefonódás révén [üzleti titok] várja, és azt, hogy az összefonódás révén [üzleti titok].¹⁰

V.

A bejelentési kötelezettség

Összefonódás

- 35) A Tpv. 23. § (1) bekezdés b) pontja értelmében vállalkozások összefonódása jön létre, ha egy vállalkozás vagy több vállalkozás közösen közvetlen vagy közvetett irányítási jogot szerez valamely tőle független vállalkozás felett, vagy több, tőle független, de egymástól nem független vállalkozás felett. A Tpv. 23. § (2) bekezdése szerint közvetlen irányítással rendelkezik egy vállalkozás, ha a) a másik vállalkozás többségi szavazati jogot biztosító üzletrészeivel, illetőleg a szavazati jogok több mint ötven százalékával rendelkezik.
- 36) Az 1) pont szerinti Tranzakció révén a MOL Nyrt. és az ITK Invest Kft. által közösen irányított ITK Holding Zrt. megszerzi az Omnibus üzletrészeinek 100%-át, miáltal a Tpv. 23. § (2) bekezdésének a) pontja alapján a tőle független Omnibus közvetlen irányítójává válik, az ITK Holding Zrt. közvetlen közös irányítást, az ITK Holding Zrt.-n keresztül pedig annak irányítói, a MOL Nyrt. és az ITK Invest Kft. (Kossa György) pedig az

⁷ VJ/12-50/2023 adatszolgáltatás 13. sz. kérdésre adott válasz

⁸ VJ/12-75/2023 adatszolgáltatás 32. sz. kérdésre adott válasz

⁹ VJ/12-79/2023 adatszolgáltatás 13. sz. kérdésre adott válasz

¹⁰ VJ/12-63/2023 adatszolgáltatás 34. sz. kérdésre adott válasz

Omnibus közvetett közös irányítóivá válnak, ami a Tpv. 23. § (1) bekezdésének b) pontja alapján vállalkozások összefonódásának minősül.

Küszöbértékek

- 37) A Tpv. 24. § (1) bekezdése szerint a vállalkozások összefonódását a Gazdasági Versenyhivatalhoz be kell jelenteni, ha valamennyi érintett vállalkozáscsoport [26. § (5) bekezdés], valamint az érintett vállalkozáscsoportok tagjai és más vállalkozások által közösen irányított vállalkozások előző üzleti évben elért nettó árbevétele együttesen a húszmilliárd forintot meghaladja, és az érintett vállalkozáscsoportok között van legalább két olyan vállalkozáscsoport, melynek az előző évi nettó árbevétele a vállalkozáscsoport tagjai és más vállalkozások által közösen irányított vállalkozások nettó árbevételével együtt egymilliárd-ötszázmillió forint felett van.
- 38) A Tpv. 27. § (1) bekezdése alapján a nettó árbevétel számítása során nem kell figyelembe venni az azonos érintett vállalkozáscsoportba tartozó érintett vállalkozásoknak vagy azok vállalkozásrészeinek az egymás közötti forgalmát. A Tpv. 27. § (2) bekezdése szerint külföldön honos vállalkozás nettó árbevételének számítása során a Magyarország területén eladott árukból az előző üzleti évben elért nettó árbevételt kell figyelembe venni. A Tpv. 26. § (6) bekezdése alapján a nettó árbevételt az összefonódás-bejelentés benyújtásának időpontjához képest utolsó hitelesen lezárt üzleti évre vonatkozó éves beszámoló vagy egyszerűsített éves beszámoló szerinti nettó árbevétel alapján kell meghatározni.
- 39) A Tpv. 26. § (1) bekezdése értelmében érintett vállalkozások az összefonódásban közvetlenül és közvetetten résztvevő vállalkozások. A (2) bekezdés b) pontja alapján közvetlen résztvevő a közvetlen irányítást szerző vállalkozás, az ilyen vállalkozást más vállalkozáscsoport egy vagy több tagjával közösen irányító, közvetett közös irányítást szerző vállalkozás, valamint az a vállalkozás, amely felett irányítást szereznek. A (3) bekezdés szerint közvetett résztvevők azon vállalkozáscsoport [Tpv. 15. § (2) bekezdés] további tagjai, amelybe a közvetlen résztvevő tartozik. Az (5) bekezdés szerint érintett vállalkozáscsoport a közvetlen résztvevő és az ahhoz kapcsolódó közvetett résztvevők együttese.
- 40) Az előzőek alapján a jelen összefonódás közvetlen résztvevőjének minősül a közvetlen egyedüli irányítást szerző ITK Holding, az azt közösen irányító, közvetett közös irányítást szerző MOL Nyrt. és ITK Invest Kft., valamint az irányítás alá kerülő Omnibus. Az érintett vállalkozáscsoportokat pedig az ITK Csoport, a MOL Csoport, a Kossa György Csoport és az Omnibus alkotják.
- 41) Az összefonódással érintett fenti vállalkozáscsoportoknak az összefonódás időpontjához képest utolsó hitelesen lezárt (2021.) üzleti évben a Tpv. fent hivatkozott rendelkezései szerint számított nettó árbevétele együttesen meghaladta a húszmilliárd forintot, továbbá valamennyi érintett vállalkozáscsoport nettó árbevétele külön-külön is meghaladta az egymilliárd-ötszázmillió forintot, ezért az összefonódást be kellett jelenteni a Gazdasági Versenyhivatalhoz.

VI.

Az összefonódás értékelése

- 42) A Tpvt. eddigi jogalkalmazási tapasztalatai alapján az eljáró versenytanács az összefonódás horizontális, vertikális és portfólió hatásait vizsgálja a 7/2017. számú közlemény¹¹ III. részében foglaltak szerint.
- 43) A Tpvt. 30. § (1) bekezdése szerint a Gazdasági Versenyhivatal megtiltja az összefonódást, ha – a (2) bekezdésben foglaltakat figyelembe véve – az összefonódás jelentős mértékben csökkenti a versenyt az érintett piacon, különösen gazdasági erőfölény létrehozása vagy megerősítése következményeként.

Az érintett piac

- 44) A Tpvt. 14. §-a értelmében az érintett piacot a megállapodás tárgyát alkotó áru és a földrajzi terület figyelembevételével kell meghatározni. Az érintett árupiac meghatározásakor a megállapodás tárgyát alkotó árun túlmenően figyelembe kell venni az azt – a felhasználási célra, az árra, a minőségre és a teljesítés feltételeire tekintettel – észszerűen helyettesítő árukat (keresleti helyettesíthetőség), továbbá a kínálati helyettesíthetőség szempontjait. Földrajzi piacként azt a földrajzi területet kell számításba venni, amelyen kívül a) 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.
- 45) 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 piacok vizsgálata szükséges, amelyekre nézve a fenti versenyhatások fennállhatnak.

Érintett árupiac

- 46) A jelen összefonódás esetében az eljáró versenytanács az összefonódás résztvevőinek tevékenységeire tekintettel (i) az új városi (és elővárosi) autóbuszok értékesítése és beszerzése, valamint (ii) az autóbusz alváz beszerzése vonatkozásában mérlegelte, hogy mi tekinthető érintett piacnak.

Új városi (és elővárosi) autóbuszok kereskedelme

- 47) Az eljáró versenytanács az uniós és magyar esetjog, illetve a piaci szereplők véleménye alapján a városi (és elővárosi) autóbuszok kereskedelmét elkülönült érintett árupiacnak tekintette.¹² Az eljáró versenytanács szükségtelennek tartotta annak eldöntését, hogy a használt városi autóbuszok, valamint a mini- illetve midi autóbuszok azonos érintett árupiacokhoz tartoznak-e az új városi autóbuszokkal, mert a szűkebb, az új városi (és

¹¹ Jelen eljárásban a 7/2017. számú Közlemény alkalmazandó, az összefonódást létrehozó Szerződés megkötésének időpontjára tekintettel.

¹² Lásd: a Versenytanács VJ/99/2013 számú döntése, valamint a Bizottság M.477 (14-22), M.1672 (215, 225, 230), M.1980 (17), M.2201 (13, 17), M.4336 (26), M.5157 (15), M.6267 (73-74) ügyben hozott döntései (zárójelben a jelen ügy szempontjából kiemelendő bekezdések)

elővárosi) autóbuszokra kiterjedő érintett áru piac feltételezése mellett sem mutatkoztak az összefonódásnak káros versenyhatásai.

Autóbusz alváz beszerzés

- 48) Az esetjog és a piaci szereplők véleménye alapján az eljáró versenytanács külön áru piacként értékelte az autóbusz alváz beszerzésének piacát.¹³
- 49) Az eljárás alatt beszerzett adatok alapján a piac további szegmentációjának vizsgálata az eljáró versenytanács szerint nem indokolt, figyelemmel arra, hogy a később kifejtettek alapján az összefonódás hatásainak értékelését nem érinti.

Érintett földrajzi piac

- 50) Az eljáró versenytanács a fenti áru piacok mindegyike esetében Magyarország egész területét vette figyelembe, mint lehető legszűkebb érintett földrajzi piac, tekintettel arra, hogy az összefonódásban résztvevők jelen eljárásban vizsgált tevékenységüket legalább országos lefedettséggel végzik.

A beavatkozásra okot adó versenyhatások hiánya

Horizontális hatás

- 51) Az összefonódásnak horizontális összefüggésben azokon az érintett piacokon lehet hatása a gazdasági versenyre, amelyek azonos (eladói vagy vevői) oldalán az összefonódásban résztvevő mindkét vállalkozáscsoport (ténylegesen vagy potenciálisan) jelen van. Ekkor az összefonódás miatt csökken az egymással versenyben álló vállalkozások száma, növekszik az összefonódás révén bővülő vállalkozáscsoport piaci részesedése, miáltal jelentős mértékben is csökkenhet a verseny.
- 52) Az érintett vállalkozáscsoportok azonos tevékenysége új városi (és elővárosi) autóbuszok értékesítése.
- 53) Az új városi (és elővárosi) autóbuszok értékesítése esetében az érintett vállalkozáscsoportok együttes piaci részesedése túllépi ugyan azt a mértéket (20%), amely felett a 7/2017. Közlemény 22. ba) pontja alapján felmerülhetnek káros horizontális hatások, ezen belül azonban az ITK Csoport részesedése 5% alatt marad. Erre tekintettel, továbbá figyelembe véve az MAN Kamion és Busz Kereskedelmi Kft., valamint a Kravtex Kft. vállalkozásoknak, mint versenytársaknak az Omnibus piaci részesedéséhez hasonló (Kravtex Kft. esetében jelentősen meghaladó) piaci részesedését, teljesülnek a 7/2017. Közlemény 22. ca) pontban és cb) pont első fordulatóban meghatározott feltételek, ezért ezen az érintett piacon nem kell számolni beavatkozásra okot adó káros horizontális hatással.
- 54) Az eljáró versenytanács emellett felhívja a figyelmet, hogy a városi és elővárosi autóbuszok beszerzését – a vonatkozó értékhatárokra tekintettel – jellemzően közbeszerzés keretében bonyolítják az üzemeltetők, ami viszonylag alacsony számú tranzakciót eredményez. A magas volumenű és viszonylag alacsony számú tranzakció miatt a vevők alkupozíciója erős, figyelembe véve azt is, hogy az ajánlattevők kizárólag az egyes beszerzők által

¹³ Lásd: a Bizottság M.4336 (37), valamint M.5157 (16) ügyben hozott döntései (zárójelben a jelen ügy szempontjából kiemelendő bekezdések)

egyoldalúan megállapított és relevánsnak tartott további autóbusz paraméterekkel (pl. a kizárólag városi szegmensen belül az alacsony padlós autóbusz) rendelkező autóbuszok értékesítésére tehetnek csak ajánlatot. Ezen felül a vevői oldalon erősen koncentrált a piac, a beszerzések igen jelentős része a Volánbusz Zrt.-hez és a BKV Zrt.-hez köthető, így e két vállalkozás beszerzései alakítják a piacot a legjelentősebb mértékben.

- 55) A vevői erő értékelésének körében még megjegyzendő eladói oldalról megközelítve, hogy a nagyobb, nemzetközi jelenléttel bíró gyártók termékportfóliója igen széles, vagyis könnyebben tudnak alkalmazkodni az esetleges új tendenciákra a beszerzői igények tekintetében (mint pl. az elektromos hajtáslánc). A gyártók alkalmazkodóképessége tehát még inkább abba az irányba tereli a piacot, hogy a termékek paramétereit a vevői oldalon jelenlévő piaci szereplők határozzák meg. E körben szükséges megjegyezni, hogy az ITK Csoport termékpalalettája szűkebb a nagyobb piaci részesedéssel bíró versenytársakkal összevetve.
- 56) A városi autóbuszok szegmensén belül az eljárás alatt beszerzett információk szerint egyre inkább elterjedt az alacsonypadlós kivitelű M3 járműosztályú autóbuszok iránti igény. Elektromos M3 járműosztályú autóbuszok tekintetében kizárólag alacsony padlós kivitel van jelenleg a gyártók kínálatában, de hagyományos dízel üzemű autóbuszok tekintetében is jellemző, hogy a városi személyszállításra fókuszáló piaci szereplők kizárólag alacsony padlós autóbuszok beszerzését preferálják.
- 57) A kereslet a jövőben tehát egyértelműen az elektromos meghajtású és/vagy alacsony padlós autóbuszok irányába tolódik el, amely szegmensekben az ITK Csoport – [üzleti titok].
- 58) Ezzel szemben az autóbusz értékesítés magyarországi piacán – amely piacon az ITK az általa alvázra gyártott buszokat értékesíti – jelenlévő többi szereplő, akik jellemzően mind nagy gyártók, általában széles termékkínálattal rendelkeznek, akár valamennyi szegmensben jelen vannak, vagy képesek rövid időn belül megjelenni, tehát az ITK-hoz képest rugalmasabban képesek reagálni a kereslet változásaira.
- 59) Továbbá megjegyzendő, hogy számos olyan gyártó van jelen a magyar piacon, akik az utóbbi évek tenderein ugyan pályáztak, azonban jellemzően nem sikerült nyerniük, így ők a vizsgált időszakban (2018-2022) piaci részesedéssel nem rendelkeznek a magyarországi városi és elővárosi autóbusz értékesítési piacon. Ezek a gyártók azonban piaci jelenléttel bírnak, aktív tevékenységet folytatnak, pályáznak a tendereken, adott esetben a kínálat változó igényeire is képesek lehetnek reagálni és a jövőben esetlegesen sikerrel indulni egy-egy buszbeszerzési tenderen.
- 60) Az MAN Kamion és Busz Kereskedelmi Kft. által az előzőekben előadottakkal [lásd 32) pont] kapcsolatosan az eljáró versenytanács álláspontja szerint szükséges figyelembe venni, hogy az autóbusz beszerzési piacon az ITK Csoport jelenléte nem jelentős, mivel eddig is gyártott (alvázra) autóbuszt, és jellemzően az [üzleti titok]. Az eljáró versenytanács álláspontja szerint tehát az ITK Csoport közösségi személyszállítással foglalkozó vállalkozásai (amelyek vevőként jelenhetnek meg az autóbusz beszerzési piac szegmensein) kikerülhetőek, abban az értelemben, hogy az MAN vagy más értékesítéssel foglalkozó vállalkozás nincs rákényszerülve arra hogy az ITK Csoport részére mindenképpen árajánlatot adjon, hiszen a beszerzési oldalon jelen van számos további társaság is (az ITK Csoport beszerzési oldalon lévő becsült piaci részesedése 0-10% közé tehető).

- 61) Az eljáró versenytanács az Ikarus Járműtechnikai Kft. előzőekben ismertetett álláspontja [lásd 34) pont] kapcsán megjegyzi, hogy a versenyjog [üzleti titok]. Ezért az, hogy az összefonódás [üzleti titok], nem tekinthető káros hatásnak.
- 62) A fentiekre tekintettel az összefonódásnak nem várható káros horizontális hatása az új városi autóbuszok értékesítésének magyarországi piacán.

Vertikális hatás

- 63) Egy összefonódásnak akkor lehetnek vertikális hatásai, ha az érintett vállalkozáscsoportok a termelési-értékesítési lánc egymást követő fázisaiban tevékenykednek, ami megteremtheti 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.). Az eladókénti magas érintett piaci részesedés a vevő oldali versenytársak, a vevőkénti magas részesedés pedig az eladói oldali versenytársak hátrányos helyzetbe hozására teremthet lehetőséget és érdekeltséget.
- 64) Az ITK Csoport autóbusz alvázbeszerzési tevékenységére, valamint az Omnibus alvázértékesítési tevékenységére tekintettel az összefonódásban résztvevők tevékenysége vertikálisan kapcsolódik egymáshoz az autóbusz alvázkereskedelem piacán.
- 65) Az ITK Csoport eddig [üzleti titok] az Omnibustól szerezte be az autóbusz karosszáláshoz szükséges Mercedes autóbusz alvázakat, az Omnibus pedig Magyarországon [üzleti titok] az ITK Csoport részére szállított a jelenlegi irányítói által gyártott, Mercedes autóbusz alvázat.
- 66) Az ITK Holding előadta, hogy más típusú (más gyártmányú) alvázra történő átállítás aránytalan nehézségekkel jár, ezért a Mercedes alvázak jelentős áremelkedés hatására merülne fel csak reálisan az alváz váltásának az esélye, így nem elképzelhető, hogy az ITK Csoport a jelenleg alkalmazott Mercedes alvázakat másik típusra (márkára) váltsa a jövőben.
- 67) Az ITK Csoport tehát eddig is az Omnibus jelenlegi irányítói által gyártott alvázakat szerezte be az autóbuszgyártási tevékenységéhez, és a Tranzakciót követően is ezeket az alvázakat fogja beszerezni és alkalmazni.
- 68) A fentiekre tekintettel az összefonódást követően nem várható változás az autóbusz alváz kereskedelem piacán, így e piacon káros vertikális hatás nem valószínűsíthető. Nem azonosítható ugyanis olyan vállalkozás, amelynek az eddigi beszerzési forrásait az összefonódás veszélyeztetné, és úgyszintén a gyártói oldal tekintetében sem merül fel, hogy bármilyen elzárkózó magatartás révén változna az összefonódás révén a piaci helyzetük.
- 69) Vertikális kapcsolódás azonosítható továbbá a városi (és elővárosi) autóbuszok kereskedelmének piacán is, mivel az ITK Csoport közösségi közlekedés piacán jelen lévő vállalkozásként a beszerzési oldalon is jelen van.
- 70) Az összefonódásban résztvevő vállalkozáscsoportok piaci részesedése együttesen az eladói oldalon eléri a 7/2017. sz. Közlemény 23. pont szerinti 30%-os küszöbértéket, valamint az ITK Csoport piaci részesedése vevői oldalon meghaladja 5%-ot, az eljáró versenytanács

szerint azonban az alábbiakban kifejtettek tekintettel ebből sem származhatnak káros vertikális hatások.

- 71) A városi és elővárosi autóbuszok kereskedelmének piacán, a vevői oldalon közösségi autóbuszos személyszállítással foglalkozó vállalkozások vannak jelen, melyek közül a korábban részletezettek szerint a Volánbusz Zrt. és a BKV Zrt. jelentős piaci erővel bír, hozzájuk képest az ITK Csoport kisebb szereplő és rajta kívül jelen van még számos, kisebb részesedésű vállalkozás is.
- 72) Az ITK Csoport az összefonódás eredményeként előnyösebb helyzetbe kerül az autóbuszos személyszállítással foglalkozó vállalkozásokhoz viszonyítva abban a tekintetben, hogy a személyszállítási tevékenységhez szükséges Mercedes és Setra autóbuszokat a jövőben alacsonyabb költségekkel tudja beszerezni, illetve üzemeltetni.
- 73) Az eljáró versenytanács szerint az alacsonyabb működési költségeket az ITK Csoport felhasználhatja arra is, hogy a közösségi autóbuszos személyszállításra kiírt tendereken jobb/olcsóbb ajánlatot tegyen a korábbiaknál, ezzel nagyobb versenynyomást gyakorolva a többi autóbuszos személyszállítással foglalkozó ajánlattevőre. Az ITK Csoport erősödésével a megrendelő (ajánlatkérő) piaci szereplők lényegében így nagyobb eséllyel kapnak jobb ajánlatot, ami a verseny fokozódásához vezethet.
- 74) Az eljáró versenytanács a V-Busz Veszprémi Közlekedési Kft. által megfogalmazott, vertikális jellegű hatásokra vonatkozó aggály [lásd 31) pont] kapcsán megjegyzi, hogy még ha az általa előadottak szerint feltételezzük is, hogy az ITK Csoport a személyszállítási szolgáltatásra kiírt tenderen jobb ajánlatot tud adni, az a többi ajánlattevőre nézve ugyan nagyobb versenynyomást jelent, ugyanakkor az ajánlatkérő összességében jobb ajánlatot tud elfogadni, ami végső soron a közösségi személyszállítást igénybe vevő fogyasztók mint végfelhasználók felé érvényesülő árakat is csökkentheti, így semmiképpen sem tekinthető hátrányos hatásnak.
- 75) Emellett más szolgáltatók autóbuszbeszerzésein ajánlott korábbinál magasabb ár azt eredményezné, hogy az üzemeltetők Mercedestől eltérő autóbust szereznének be a személyszállítási feladat ellátására, tekintettel arra, hogy a piacon számos más márka elérhető, amelyek megfelelő helyettesítői lehetnek az Omnibus által forgalmazott márkáknak, amit azt is alátámaszt, hogy ezek gyártói is eredményesen, ha nem eredményesebben szerepeltek az elmúlt évek közbeszerzésein.
- 76) A fentiekre tekintettel az összefonódásnak nem voltak azonosíthatóak versenyfelügyeleti beavatkozásra alapot adó káros vertikális hatásai.

Portfólió hatás

- 77) 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 és ösztönzött is lehet versenykorlátozó magatartás (pl. árukapcsolás) érvényesítésére.
- 78) Bár az összefonódás következtében az Omnibus által értékesített márkákkal bővül az ITK Csoport által értékesített autóbuszok választéka, azonban az Omnibus eddig is valamennyi

autóbusz kategóriában értékesített autóbuszokat, így e tekintetben bővülés nem merül fel. A városi, elővárosi buszok esetében bekövetkező bővülést az eljáró versenytanács a horizontális hatások tekintetében értékelte.

- 79) Az eljáró versenytanács vizsgálta az autóbuszok értékesítése és az MOL Csoport üzemanyag értékesítési tevékenysége közötti kapcsolatot is, azonban a jelentősen eltérő beszerzési szokásokra tekintettel nem azonosított olyan jellegű kapcsolatot e két tevékenység között, amely alapján e termékek közös értékesítése racionális lenne.
- 80) Mindezek alapján az összefonódás nem jár portfólió hatással.

Összegzés

- 81) Az előzőekben részletesen kifejtettekre tekintettel az eljáró versenytanács – egyezően a Tpvt. 71. § (2) bekezdés c) pontja szerinti vizsgálói indítvánnyal – a Tpvt. 76. § (1) bekezdés aa) pontja szerinti jelen határozatában megállapította, hogy az összefonódás nem csökkenti jelentős mértékben a versenyt az érintett piacon.

VII.

Eljárási kérdések

- 82) A Gazdasági Versenyhivatal hatáskörét a Tpvt. 44. § (2) bekezdése, illetékességét a Tpvt. 45. §-a állapítja meg.
- 83) Az eljáró versenytanács határozatát a Tpvt. 73. § (2) bekezdésének alkalmazásával előzetes álláspont készítése és tárgyalás tartása nélkül hozta meg.
- 84) A Tpvt. 63. § (2) bekezdésének e) pontja szerint a 67. § (4) bekezdésének b) pontja alapján indított eljárásban az ügyintézési határidő 30 nap, ami a 63. § (1) bekezdése alapján az eljárás megindulásának napján kezdődik, amely nap azonban a Tpvt. 64. § (1) bekezdése alapján a napokban megállapított határidőbe nem számít bele. Jelen esetben az eljárás 2023. május 30. napján indult. A Tpvt. 63. § (8) bekezdés 10. pontja szerint az ügyfélnek a tényállás tisztázásához szükséges adatok közlésére való felhívásától az azok teljesítéséig terjedő időtartam, valamint 11. pontja szerint a Tpvt. 64/B. § (6) bekezdése szerinti felvilágosítás adása, illetve adat, irat szolgáltatása iránti megkereséstől az annak teljesítéséig, de legfeljebb a teljesítésre előírt határidő lejártáig terjedő időtartam, továbbá a Tpvt. 64. § (3) bekezdése alapján a Tpvt. 33/B. § szerinti igazgatási szünet időtartama (a jelen esetben az átlapolások kiszűrésével összesen: 87 nap) az ügyintézési határidőbe nem számít be. Erre tekintettel az ügyintézési határidő 2023. szeptember 24-án járna le, ezen a napon azonban a munka szünetel, ezért a Tpvt. 64. § (4) bekezdése alapján az ügyintézési határidő a következő munkanapon, azaz 2023. szeptember 25-én jár le.
- 85) A Tpvt. 81/A. §-a szerint a jogorvoslatra az e fejezetben nem szabályozott kérdésekben az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény (a továbbiakban Ákr.) rendelkezéseit kell megfelelően alkalmazni.
- 86) Az Ákr. 112. §-a szerint a hatóság határozata ellen önálló jogorvoslatnak van helye, a 113. § (1) bekezdése szerint a közigazgatási per kérelemre induló jogorvoslati eljárás. A 114. § (1) bekezdése szerint az ügyfél – az önálló fellebbezéssel nem támadható végzések kivételével – a véglegessé vált döntés ellen közigazgatási pert indíthat.

- 87) A közigazgatási per szabályait a közigazgatási perrendtartásról szóló 2017. évi I. törvény (a továbbiakban: Kp.) határozza meg.
- 88) A Kp. 29. § (1) bekezdése az elektronikus kapcsolattartásra a polgári perrendtartás szabályait rendeli megfelelően alkalmazni. A polgári perrendtartásról szóló 2016. évi CXXX. törvény 608. § (1) bekezdése szerint az elektronikus ügyintézés és a bizalmi szolgáltatások általános szabályairól szóló 2015. évi CCXXII. törvény (a továbbiakban: E-ügyintézési tv.) alapján elektronikus úton történő kapcsolattartásra kötelezett minden beadványt kizárólag elektronikusan – az E-ügyintézési tv.-ben és végrehajtási rendeleteiben meghatározott módon – nyújthat be a bírósághoz.
- 89) Az E-ügyintézési tv. 9. § (1) bekezdése alapján elektronikus ügyintézésre köteles az államigazgatási szerv feladat- és hatáskörébe tartozó ügyben ügyfélként eljáró gazdálkodó szervezet és annak jogi képviselője.
- 90) A Kp. 39. § (1) bekezdése szerint a keresetlevelet – ha törvény eltérően nem rendelkezik – a vitatott közigazgatási cselekmény közlésétől számított harminc napon belül kell a vitatott cselekményt megvalósító közigazgatási szervhez benyújtani.
- 91) A Kp. 39. § (6) bekezdése szerint – ha törvény eltérően nem rendelkezik – a keresetlevél benyújtásának a közigazgatási cselekmény hatályosulására halasztó hatálya nincs.

Budapest, 2023. szeptember 22.

dr. Pánczél Márk
előadó versenytanácsstag

dr. Dudra Attila
versenytanácsstag

dr. Szoboszlai Izabella
versenytanácsstag