



Ügyszám: Vj-22/2005/145.

A Gazdasági Versenyhivatal Versenytanácsa a **Magyar Államvasutak Zártkörűen Működő Részvénytársaság** (Budapest) eljárás alá vonttal szemben, gazdasági erőfölénnyel való visszaélés miatt indult versenyfelügyeleti eljárásban, tárgyaláson kívül, meghozta az alábbi

**határozatát**

A Versenytanács megállapítja, az eljárás alá vont azáltal, hogy

1. a 2005. évre szóló pályahasználati szerződés megkötésének előfeltételeként bankgarancia nyújtását írta elő,
2. a magánvasúti társaságok ipar- és rakodóvágányokhoz (beleértve a vonatok kiszolgáltatását is) történő hozzáférési igényeinek teljesítését – a piacnyitást követően különösen a 2005. július 22-ét megelőző időszakban – nehezítette, késleltette, illetve megakadályozta,
3. kiemelt jelentőségű tömegárú-fuvaroztató vállalkozásokkal 2003-ben, 2004-ben, illetve 2005-ben kizárólagossági kikötést tartalmazó, több évre szóló fuvaroztatási szerződést kötött,

a Tpv. 21. §-ába ütközően visszaélt gazdasági erőfölényével.

Megállapítja továbbá, hogy

- az eljárás alá vont felsorolt magatartásai a 2004. május 1-ét követő időszakra vonatkozóan egyben sértik az Európai Közösség Szerződésének 82. cikkének rendelkezéseit,
- illetve a 3. pont szerinti magatartás a 2004. május 1. előtti időszakra vonatkozóan a Magyar Köztársaság és az Európai Közösségek és azok tagállamai között társulás létesítéséről szóló Európai Megállapodás 62. cikke (3) bekezdésén alapuló, a Társulási Tanács 2/96. számú verseny végrehajtási szabályokról szóló határozata helyébe lépő 1/02. számú társulási tanácsi határozat kihirdetéséről szóló 2002. évi X. törvény I. címe 3. cikkében foglalt tilalmakba is ütközik.

A Versenytanács kötelezi az eljárás alá vontat 1.000.000.000,- Ft., azaz egymilliárd forint versenyfelügyeleti bírság megfizetésére, amelyet a kézhezvételtől számított harminc napon belül a Gazdasági Versenyhivatal 10032000-01037557 számú bírságbevételei számlája javára kell teljesíteni.

Egyebekben az eljárást megszünteti.

E határozat felülvizsgálata a kézhezvételtől számított harminc napon belül a Fővárosi Bírósághoz címzett, de a Versenytanácsnál benyújtandó keresettel kérhető.

## Indokolás

### I.

#### Az eljárás indítása

1) A Gazdasági Versenyhivatal (a továbbiakban: GVH) 2005. február 9-én versenyfelügyeleti eljárást indított a Magyar Államvasutak Zártkörűen Működő Részvénytársaság (a továbbiakban: MÁV) ellen. Az eljárás megindítására az alábbi, a GVH tudomására jutott információk adtak alapot:

- a) 2004 folyamán a MÁV és a piacra lépő vasútvállalatok több eseti, illetve éves pályahasználati szerződést is kötöttek, amelyek a pályahasználati díj meg nem fizetése esetére biztosítékot nem tartalmaztak. A 2004/2005. menetrendi évre – azaz lényegében a 2005. évre – szóló pályahasználati szerződések megkötése során a MÁV biztosítékként – valamennyi vasútvállalattól egységesen – az éves pályahasználati díj 2,5 hónapra eső részének (20 százalékának) megfelelő összegű *feltétel nélküli bankgaranciát* kért. Ezt a kikötést az első szerződéstervezetek még nem tartalmazták, azonban később a bankgarancia biztosítása a szerződés aláírásának előfeltételévé vált.
- b) Ugyancsak a GVH tudomására jutott információk alapján feltehető volt, hogy a MÁV, a 2004. május 1-i vasúti piacnyitást követően, egyes iparvágányokhoz történő konkrét hozzáférési igények kezelése során késleltette, nehezítette, esetenként meg is akadályozta, hogy a magánvasutak a vállalt fuvaroztatási üzleteik teljesítéséhez szükséges hozzáférési engedélyeket, az általuk igényelt formában és időben, a szükséges és kért infrastruktúra szolgáltatásokkal együtt megkaphassák.
- c) Egyes iparvágány-hozzáférési kérelmek esetében, a GVH birtokába került információk alapján feltehető volt, hogy hasonló műszaki és gazdasági tartalmú szolgáltatásokra vonatkozóan egyes magánvasutaknak indokolatlan költségelemeket tartalmazó díjakat számolt fel egyes infrastruktúra szolgáltatások kapcsán.
- d) A MÁV – részben a piacnyitást követően, részben pedig azt közvetlenül megelőzően – egyes kiemelt jelentőségű tömegáru-fuvaroztató vállalkozásokkal több évre szóló, kizárólagossági elemeket is tartalmazó keret megállapodást, illetve további hasonló megkötésére előkészületeket tett.

2) A versenyfelügyeleti eljárás az Európai Közösséget létrehozó Szerződés (a továbbiakban: EKSz.) 82. cikke megsértésének gyanúja miatt indult, mivel a pályahasználati szerződés megkötése (előző pont a/ alpontja) nélkülözhetetlen a vasúti pályához való hozzáféréshez és a magyarországi vasúthálózat közel egészének üzemeltetését ellátó pályavasút kizáró jellegű üzleti gyakorlata hatással lehet a magyar piacon kibontakozó verseny struktúrájára, így az eljárás tárgyát képező magatartás természeténél fogva érinthetette a tagállamok közötti kereskedelmet.

3) 2005. április 29-én a vizsgálók a vizsgálat tárgyára és jogalapjára nézve az eljárást kiterjesztették, mivel az eljárás februári megindítását követően a GVH-hoz érkezett bejelentések arra utaltak, hogy a MÁV általános, fuvarozói piaca védelmét szolgáló üzletpolitikája részeként – felváltva vagy együttesen – további olyan módszereket (az előző pont b/-d/ alpontjai) is alkalmaz, amelyek akadályozhatják a vasúti piacon folyó verseny kialakulását vagy erősödését.

4) A kiterjesztett eljárás tárgyát képező magatartások is természetüknél fogva érinthetik a tagállamok közötti kereskedelmet, így alkalmasak lehetnek az EKSz 82. cikkének megsértésére, mivel az eljárás alá vont vállalkozás Magyarország, mint EU tagállam egészére kiterjedő erőfölénnyel rendelkezik és kizáró jellegű gyakorlata hatással lehet a magyar vasúti piacon kibontakozó verseny struktúrájára, illetve megnehezítheti más tagállambeli

versenyársak piacra lépését. Tekintettel azonban arra, hogy a feltételezett jogsértő gyakorlat egyes elemei a 2004. május 1. előtti időszakra nyúlnak vissza, a GVH a vizsgálat során egyúttal a tisztességtelen piaci magatartás és a versenykorlátozás tilalmáról szóló 1996. évi LVII. törvény (a továbbiakban: Tptv.) gazdasági erőfölénnyel való visszaélést tilalmazó 21. §-ának, valamint a Magyar Köztársaság és az Európai Közösségek és azok tagállamai közötti társulás létesítéséről szóló Európai Megállapodás 62. Cikke (3) bekezdésén alapuló, a Társulási Tanács 2/96. számú verseny végrehajtási szabályokról szóló határozata helyébe lépő 1/02. számú társulási tanácsi határozat kihirdetéséről szóló 2002. évi X. törvény (a továbbiakban helyenként: Végrehajtási Szabályok) alkalmazása mellett is döntött.

## II.

### Az eljárás alá vont vállalkozás

- 5) A MÁV – a korábbi Magyar Államvasutak állami vállalat – általános jogutódja. A társaság egyszemélyi tulajdonosa a Magyar Állam, a tulajdonosi jogok gyakorlója a gazdasági és közlekedési miniszter. A társaság fő tevékenysége a vasúti szállítás, tevékenységi körébe tartozik továbbá az alaptevékenységhez szorosan kötődő termelő és szolgáltató tevékenységek széles skálája.
- 6) 2003. január 1-vel – az európai uniós csatlakozásra való felkészülés keretében, az uniós direktívák előírásaira tekintettel – átalakításra került a MÁV szervezeti struktúrája. Az egyes vasúti alaptevékenységeket a MÁV-on belül önálló üzletágakba szervezték, így jött létre a vasúti pálya és tartozékainak üzemeltetésére és karbantartására, valamint a pályahasználat és a forgalomirányítás biztosítására a Pályavasúti Üzletág (a továbbiakban: MÁV PV), a vasúti árufuvarozási tevékenységet végző Árufuvarozási Üzletág (a továbbiakban: MÁV ÁFU), a vasúti személyszállítási tevékenységet végző Személyszállítási Üzletág, a vontatási és gépészeti szolgáltatásokat (pl. vontató jármű és gördülő állomány bérbe adását, karbantartását, személyzet biztosítását) nyújtó Gépészeti Üzletág; továbbá az ingatlangazdálkodással foglalkozó üzletág.
- 7) A MÁV-REC Kft. alapvetően hulladékkezeléssel foglalkozik, a MÁV (vasúti) hulladékgazdálkodási feladatainak ellátására hozták létre még 2001-ben. A MÁV a MÁV-REC Kft.-ben 49 százalékos részesedéssel rendelkezik.
- 8) A MÁV ÁFU tevékenységét 2006. január 1-től önálló – a MÁV-tól szervezetileg elkülönült – társaság, a MÁV Cargo ZRt. vette át. A MÁV 90 százalékban tulajdonosa a MÁV Cargo-nak, így közvetlen irányítást gyakorolhat a társaság felett. A MÁV Cargo tulajdonában, illetve kezelésében iparvágány nincs, az iparvágányok átadásra kerültek a MÁV PV részére. Az iparvágányok tulajdonjoga a MÁV-é maradt, kezelésüket 2006. január 1-től a MÁV PV látja el.
- 9) Az eljárás alá vont hosszú ideje komoly pénzügyi nehézségekkel küzd. A MÁV 2004. évi mérleg szerinti vesztesége 49,5 milliárd Forintot tett ki. A veszteséggel végzett közszolgáltatások miatti tőkevesztés következményeként a saját tőke a törvényi minimum szint (a jegyzett tőke kétharmada) alá csökkent. A gazdálkodási helyzete 2005. évre lényegesen nem változott.

### III.

#### A tényállás

##### III. 1. Piaci szereplők a vasúti árufuvarozásban

10) A vasúti piacnyitás hivatalosan Magyarországnak az Európai Közösségbe történő belépésének dátumához, 2004. május 1-éhez kapcsolódik. A vasúti piacnyitás folyamatának biztosítására hivatott szabályozási háttérrel – a (később ismertetésre kerülő) vasúti törvény mellett az EK irányelvi követelményeinek való megfelelés érdekében született – rendeletek<sup>1</sup> teremtették meg.

11) A kialakított szabályozás lehetővé tette vertikálisan integrált vasúti szervezet fenntartását, megfelelő számviteli elkülönítéssel. A számviteli szétválasztás révén kellett elkülöníteni a pályavasúti, a személyszállító vállalkozó vasúti, az árufuvarozó vállalkozó vasúti, a vontatási és jármű-karbantartási szolgáltató, valamint a vasúti társasági központi irányító és háttérszolgáltató szervezeteket.

12) Az állam a vasúti pályakapacitás-elosztó szervezet feladatainak ellátására létrehozta a Vasúti Pályakapacitás-elosztó (a továbbiakban: VPE) Kft-t. A VPE az országos közforgalmú vasúti pálya-kapacitás elosztására kapott felhatalmazást. A nem közforgalmúnak minősülő, és a MÁV tulajdonában lévő ipar- és egyéb vágányok, valamint kapcsolódó szolgáltatásokhoz való hozzáférés engedélyezése a MÁV ÁFU hatáskörében maradt, mely helyzet csak 2006. január 1. után, a MÁV Cargo létrehozását és az új vasúti törvény hatályba lépését követően szűnt meg.

13) A kormány 2005. szeptember 9-én határozott úgy, hogy a MÁV által végzett vasúti árufuvarozási tevékenységet külön gazdasági társaságba kell kiszervezni.<sup>2</sup> A döntés eredményeként megkezdődött annak előkészítése, hogy a MÁV Árufuvarozási Üzletága önálló – a MÁV-tól szervezetileg elkülönült – társaságként folytassa tevékenységét 2006. január 1-től. A MÁV Cargo ZRt. (a fentebb említett és a továbbiakban: MÁV Cargo) cégbírósági bejegyzése 2005. november 22-én megtörtént. Az alapító okirat tanúsága szerint a MÁV Cargo a MÁV és a MÁV Vagyonkezelő Rt. leányvállalataként alakul. A MÁV 90 százalékban tulajdonosa a MÁV Cargo-nak, így közvetlen irányítást gyakorolhat a társaság felett. A társaság vezérigazgatójának nyilatkozata szerint az iparvágányok tulajdonjoga a MÁV-é marad, kezelésüket 2006. január 1-től a PV látja el.<sup>3</sup>

14) A Máv Cargo Zrt.-t a GVH nem vonta eljárás alá, mert tevékenységét a vizsgált időszakot követően kezdte meg, illetve mert nem minősül a MÁV jogutódjának a kifogásolt magatartások vonatkozásában.

15) A piacnyitást követően 2004 folyamán négy vasúttársaság lépett be a vasúti árufuvarozás piacára:

- a) A Floyd Kft. (a továbbiakban: Floyd) 2004. június 17-én szerzett vasútvállalati működési engedélyt. A társaság két magánszemély tulajdonában van. A vállalkozás még 1998-ban alakult, 2004-ben korábbi (főként vasút-) mérnöki tevékenységüket bővítették ki a vasúti szállítással. A Floyd saját, illetve bérelt vontatójárművekkel és teherjárművekkel egyaránt rendelkezik.
- b) A Magyar Magánvasút ZRt. (a továbbiakban: MMV) 2003 decemberében alakult és 2004. július 8-án szerzett vasútvállalati működési engedélyt. A társaságnál 2005 júniusában tulajdonosváltás történt, a társaság jelenleg 50-50 százalékban két szakmai

---

<sup>1</sup> A vonatkozó jogszabályok ismertetése "Jogi háttér" c. fejezetben található.

<sup>2</sup> 2185/2005. (IX.9.) Korm. határozat a vasúti közlekedéspolitika stratégiai kérdéseiről.

<sup>3</sup> Vj-22/2005/123., 126.

befektető tulajdonában van. Az MMV saját tulajdonú vontatójárművel és teherkocsival nem rendelkezik, bérelt eszközökkel végzi tevékenységét.

c) A MÁV Hajdú Vasútépítő- Mélyépítő Kft. (a továbbiakban: MÁV Hajdú) 1992-ben alakult, fő tevékenysége a vasúti pályaépítés, ennek következtében technológiai vonatok közlekedtetésével már vasúttársasággá alakulása előtt foglalkozott. A cég 2001 júniusáig a MÁV leányvállalata volt, azóta független a vasútvállalattól. A MÁV Hajdú 2004. július 8-án szerzett vasútvállalati működési engedélyt, saját tulajdonú vontatójárművekkel rendelkezik.

d) A Central-European Railway Rt. (a továbbiakban: CER) 2004 októberében alakult vasúti szállításra, működési engedélyét 2004. december 21-én szerezte meg. A CER részvényeit a MÁV-REC Kft. 51 százalékban<sup>4</sup>, továbbá két szlovák cég, 29, illetve 20 százalékban birtokolja. A társaságban a MÁV-REC szavazatelsőbbeségi részvényekkel rendelkezett, amely közvetlen irányítást biztosító befolyást jelentett számára a döntéshozatal során. A MÁV a MÁV-REC Kft-ben csak kisebbségi részesedéssel rendelkezik. A CER saját vontatójárművel és teherkocsival nem rendelkezik.

16) A piac két integrált szereplője a MÁV és a Győr-Sopron-Ebenfurt Vasút Rt. (a továbbiakban: GySEV), amelyek vasúthálózati hozzáférési szolgáltatást nyújtanak a saját hálózattal nem rendelkező piaci szereplők számára és vasútszállítási szolgáltatásokat a fuvaroztatók számára.

### III. 2. A bankgarancia kikötésével összefüggő információk

17) A vasúti szabályozás értelmében az országos közforgalmú vasúthálózathoz való hozzáférésnek, a pályahálózat tényleges igénybevételének, ennek következtében a fuvarozás megkezdésének előfeltétele – a VPE határozata mellett – az infrastruktúra használat részletes feltételeit rögzítő *pályahasználati szerződés* megkötése. A szabályozás a szerződéskötés kereteit és a szerződés alapvető tartalmi elemeit meghatározza, azonban az egyes általános szerződési feltételek konkretizálása, illetve az általános feltételekkel nem rendezett kérdésekben történő megállapodás a szerződéskötő felekre van bízva. A HÜSZ I. rész 2.3 melléklete<sup>5</sup> alapján a pályahasználati szerződésben meg kell határozni az érvényes pályahasználati díjat, a fizetési feltételeket (fizetés módját, pénznemét és határidejét), valamint a biztosíték nyújtásának feltételeit. A 43. § alapján a pályavasút a vasútvállalattól biztosítékként kaució vagy bankgarancia nyújtását követelheti annak érdekében, hogy a vasútvállalat a pályahasználati szerződésen belüli kötelezettségének eleget tegyen. A kaució, illetve bankgarancia mértékét a felek a pályahasználati szerződésben határozzák meg.

18) 2004 folyamán a MÁV PV és a piacra lépő vasútvállalatok több eseti, illetve éves pályahasználati szerződést is kötöttek, amelyek a pályahasználati díj meg nem fizetése esetére biztosítéket nem tartalmaztak. A 2004/2005. menetrendi évre<sup>6</sup> szóló pályahasználati szerződések megkötése során a MÁV PV biztosítékként – valamennyi vasútvállalattól egységesen – az éves pályahasználati díj 2,5 hónapra eső részének (20 százalékának) megfelelő összegű *feltétel nélküli bankgaranciát* kért. Ezt a kikötést az első szerződéstervezetek még nem tartalmazták, azonban a tárgyalások későbbi fázisában a bankgarancia biztosítása a szerződés aláírásának előfeltételévé vált.

<sup>4</sup> Az eljárás alá vont 2006. június 12-i nyilatkozata szerint a MÁV-REC a tulajdonában lévő CER részvényeket 2005. novemberében eladta a MÁV érdekeltségi körén kívül eső társaság részére.

<sup>5</sup> A pályahasználati szerződés általános feltételei a MÁV által üzemeltetett közforgalmú vasúti pályákon.

<sup>6</sup> A 2004/2005. menetrendi év 2004. december 11-től 2005. december 10-ig tart.

19) Az egyes vasútvállalatok esetében az alábbi bankgarancia összegek képezték a tárgyalások alapját:

<i>Vasútvállalat</i>	<b>MMV Rt.</b>	<b>MÁV Hajdú Kft.</b>	<b>Floyd Kft.</b>
<i>Éves pályahasználati szerződés összege (millió Ft)</i>	60	12,5	90
<i>Pályahasználati szerződés havi összege (millió Ft)</i>	60/12=5	12/12=1	90/12=7,5
<i>2,5 havi forgalom (millió Ft)</i>	5*2,5=12,5	1*2,5=2,5	7,5*2,5=18,75
<i>Fizetési biztosíték kérése (millió Ft)</i>	12,5	2,5	18,75

20) Az MMV és a MÁV Hajdú először elfogadta a fenti bankgarancia előírást és 2005. január 4-én, illetve január 13-án aláírta a pályahasználati szerződést a MÁV PV-val. A Floyd Kft. a bankgarancia kikötést indokolatlannak tartotta, ezért éves menetvonal megrendelését a VPE-nél lemondta és helyette eseti menetvonal igényt nyújtott be. Az új menetvonal engedély alapján kérte a MÁV PV-tól az eseti pályahasználati szerződés megkötését, amelyhez a MÁV PV – a szerződéskötéshez szükséges bankgarancia mértékének megállapítása érdekében – a vasútvállalat menetrendi évre tervezett eseti menetvonal igényei várható pályahasználati díjának meghatározását kérte. A felek között végül az a megegyezés jött létre, hogy a vasútvállalat biztosíték-nyújtási kötelezettsége abban az esetben áll be, ha a vasútvállalat által – a szerződés megkötését követően – a szerződés hatálya alatt fizetendő pályahasználati díj összege eléri vagy meghaladja a 10 millió forintot. Ekkor a vasútvállalat köteles „a tényen alapuló hátralevő várható pályahasználati díj 2,5 hónapra (de legfeljebb a szerződés lejártáig hátralevő időszakra) eső részének” megfelelő mértékű feltétel nélküli bankgaranciát nyújtani. A pályahasználati szerződést 2005. január 24-én végül ezzel a tartalommal írta alá a MÁV PV és a Floyd.

21) A fenti táblázatban nem szereplő CER-rel a MÁV végül a Floyd Kft-vel kötött megállapodáshoz hasonló feltételekben állapodott meg. Eszerint a vasútvállalat biztosíték-nyújtási kötelezettsége abban az esetben áll be, ha a vasútvállalat által – a szerződés megkötését követően – a szerződés hatálya alatt fizetendő pályahasználati díj összege eléri vagy meghaladja a 10 millió forintot. Ekkor a vasútvállalat köteles „a tényen alapuló hátralevő várható pályahasználati díj 2,5 hónapra (de legfeljebb a szerződés lejártáig hátralevő időszakra) eső részének” megfelelő mértékű feltétel nélküli bankgaranciát nyújtani. Ez az összeg ténylegesen a CER esetében 6,5 millió forint volt 2005. évre vonatkozóan.

22) A MMV kezdeményezésére 2005 májusában a MÁV vele szemben feloldotta a pályahasználati szerződésben fentebb leírt bankgaranciát a 10 millió forint alatti összegre vonatkozóan. Az MMV arra hivatkozott, hogy a tényleges szállítási mennyiségek nem fogják elérni éves szinten az év elején számított nagyságrendet. Nyilatkozata szerint a MÁV a bankgarancia biztosítását a 2006. évre vonatkozóan is megkövetelte hasonlóan a 10 millió forint feletti összegre vonatkozóan.

23) A bankgarancia nyújtásának költségére vonatkozóan a vasútvállalatok az alábbiakat nyilatkozták:

- a) A CER számára a fenti óvadék biztosítása 60 ezer forintba került, álláspontja szerint azért volt ilyen alacsony, mert saját tőkéből történt a biztosítás.

- b) A MMV számára a táblázatban szereplő 12,5 millió forint lekötése egyszeri 1,5 %-os, azaz 187 ezer forintos költséget jelentett.
- c) A MÁV Hajdú nyilatkozata szerint egy 10 milliós szerződéses összeg esetén a bankgarancia biztosítása kb. 150 ezer forint többletköltséget eredményez.
- d) A Floyd szerint a kb. 13 millió forint szerződéses összeg bankgaranciájának többletköltsége egyszeri 1 %-os, azaz 132 ezer forint többletköltséget eredményezne számára.

24) A vasúttársaságok tényleges pályahasználata 2004-ben és 2005. április 30-ig az alábbiak szerint alakult:

<i>Vasútvállalat</i>	<i>Év, hónap</i>	<i>Vonatok száma</i>	<i>Összesen (km)</i>	<i>Összesen (Ft)</i>
<b>Floyd</b>	2004 június	2	311,8	101 736
	2004 július	-	-	-
	2004 augusztus	1	173,8	41 712
	2004 szeptember	-	-	-
	2004 október	-	-	-
	2004 november	2	355,3	85 627
	2004 december	-	-	-
	2005 január	-	-	-
	2005 február	-	-	-
	2005 március	5	1274,7	867 128
	2005 április	6	1177	1 405 071
ÖSSZESEN	16	3 293	2 501 274	
<b>MÁV Hajdú</b>	2004 október	5	947,2	787 749
	2004 november	2	238,6	536 805
	2004 december	1	217,4	183 542
	2005 január	2	26,6	49 390
	2005 február	1	257,1	217 811
	2005 március	12	1 194,2	1 243 641
	2005 április	-	-	108 000 (járműtárolás)
	ÖSSZESEN	23	2 881	3 018 938
<b>MMV</b>	2005 január	1	383	328 187
	2005 február	1	135,6	137 356
	2005 március	14	1 337,9	1 200 849
	2005 április	1	29,2	111 372
	ÖSSZESEN	17	1 720,9	1 529 036
<b>CER</b>	2005 április	99	3 623	3 666 823
	ÖSSZESEN	99	3 623	3 666 823
<b>MÁV ÁFU</b>	2004	n.a.	n.a.	31 394 millió
	2005 jan.-ápr.	n.a.	n.a.	9 330 millió

### **III. 3. Az iparvágányokhoz és más hasonló infrastruktúra elemekhez való hozzáférés korlátozása**

25) A piacra lépő vasútvállalatok számára – az országos közforgalmú pályahálózat mellett – más, nem közforgalmú infrastruktúra elemek, elsősorban iparvágányok és rakodóvágányok igénybevételének szükségessége is felmerült. A GVH vizsgálta az alábbi esetek kapcsán a MÁV ÁFU eljárását egyes MÁV tulajdonú, illetve kezelésű infrastruktúra elemek magánvasúti hozzáféréseinek biztosítása során.



### III.3.1. Az MMV hozzáférési igénye a Mátrai Erőmű Rt. (a továbbiakban: MERT) telephelyére vezető bükkábrányi iparvágányhoz

- 26) Az MMV 2004. április 30-án együttműködési megállapodást kötött a Mátrai Erőmű Rt-vel (a továbbiakban: MERT) lignit vasúti fuvarozására a Bükkábrány-Visonta útvonalon. Az MMV menetvonalat igényelt a VPE-től, majd a menetvonal engedély birtokában – a VPE közbenjárásával – októberben sikerült a pályahasználati szerződést megkötnie a MÁV PV-val.
- 27) A MÁV vezérigazgatója, Mándoki Zoltán október 22-i levelében arról tájékoztatta az MMV-t, hogy „egyidejűleg megbíztam a MÁV Rt. Árufuvarozási Üzletág főigazgatóját, hogy a kezelésükben lévő és az MMV Magyar Magánvasút Rt. részéről esetlegesen felmerülő iparvágány használat, valamint az azon történő árukezelés és kiszolgálás feltételeiről Vasútvállalatukkal külön szerződésben állapodjon meg”.
- 28) Az MMV október 28-án levélben jelezte a MÁV ÁFU főigazgatója felé, hogy „amennyiben az Ön álláspontja szerint a Mátrai Erőmű Rt. kizárólagos használatában lévő iparvágány igénybevételére további megállapodás szükséges, kérem tervezetük mielőbbi megküldését”.
- 29) A MÁV ÁFU főigazgatója november 23-án a következő állásfoglalást adta „a MÁV Rt. tulajdonú bükkábrányi iparvágány MMV Rt. által szándékolt használatára vonatkozóan”. „A jelenlegi tulajdoni viszonyok szerint az iparvágány a MÁV Rt. tulajdonában, azon belül az Árufuvarozási Üzletág kezelésében van, így a Ptk. szerinti valamennyi tulajdonhoz fűződő jog megilleti. A hatályos iparvágány használati- és szolgáltatási szerződésekben rögzített, egymással összefüggő kötelezettségeink és jogaink figyelembevételével *nem látjuk indokoltnak a használat, illetve szolgáltatás számunkra hátrányos megosztását.* Az Önök általi iparvágány-használatot biztosító szerződés megkötésére nem ismerünk olyan jogi kényszert, amely állásfoglalásunkat ettől eltérően befolyásolná.”
- 30) Az állásfoglalás nyomán az MMV ismét a MÁV vezérigazgatójához és a VPE-hez fordult. A VPE állásfoglalásában felhívta a figyelmet arra, hogy a MÁV tulajdonában álló iparvágányok, vontatóvágányok más vasútvállalatok általi használata nélkül a liberalizáció nem valósítható meg.

### III.3.2. Az MMV hozzáférési igénye Eperjeske-átrakó szénosztályozó-, illetve Berente Szénpályaudvar állomás rakodóvágányához, ideértve a vonatok kiszolgálását is

- 31) Az MMV 2005. február 28-án azzal fordult a MÁV ÁFU Záhonyi Központjához, hogy március 1-re egy Eperjeske-átrakóból Berentére tartó, 30 kocsiból álló szénpor szállítmány hiteles mérlegelését megrendelje. A Záhonyi Központ a MÁV ÁFU-hoz irányította az MMV-t, tekintettel arra, hogy „a vonat tervezett leközeledtetése több árufuvarozási létesítményt is érint”.
- 32) A MÁV ÁFU a Kereskedelmi Főosztályt nevezte meg illetékesként. A Kereskedelmi Főosztály még aznap, március 1-én arról tájékoztatta az MMV-t, hogy a MÁV ÁFU főigazgatója jelenleg szabadságát tölti külföldön, azonban telefonon azt az utasítást adta, hogy „a nem állami tulajdonú vasúttársaságokkal bármely témában kizárólag a Főigazgató jogosult tárgyalásokat folytatni, megállapodásra jutni a korábban kiadott rendelkezéseknek értelmében”, de „[...] a körülmények vizsgálata és a döntést támogató információk megszerzése haladéktalanul kezdődjön meg”. A levél rögzítette továbbá, hogy „a MÁV Rt., mint a vágányhálózat tulajdonosa nevében nem zárkozunk el az Ön által ajánlott szerződéskötési lehetőségtől, azonban türelmét kérjük a megalapozott döntéshozatalhoz”. Hangsúlyozta továbbá, hogy „a MÁV Rt. szervezeti felépítése és működési mechanizmusa (egyeztetés a társszolgáltatók között) megkívánja, hogy a Tisztelt Partner a jövőben elegendő időt biztosítson a szabad pályahasználattal összefüggésbe hozható igények megtárgyalására. Így többek között nélkülözhetetlen tisztázni a döntési kompetenciákat az eperjeskei

viszonyok ismeretének tükrében (mely magában foglalja a vágány jellegének megállapítását, valamint a használati feltételek leszabályozását). Ez alapján lesz lehetőségünk a kiszolgálási díj mértékéről tárgyalni és amennyiben szükséges, a megkötendő szerződést előkészíteni.”

33) 2005. március 3-án a MÁV végül ajánlatot adott az MMV részére a mérlegelésre (5000 Forint/kocsi áron) és a kiszolgálásra (2878 Forint/kocsi áron) azzal, hogy az ajánlat elfogadása esetén a „megrendelt szolgáltatás teljesítése napi operatív üzemeltetési feladat, melyet a szabad kapacitásaink függvényében tudunk teljesíteni”. A számlát az MMV-nek – érvényes szerződés hiányában – a helyszínen készpénzben kellett kifizetnie.

34) Hasonló probléma merült fel 2005. március 6-án Berente Szénpályaudvar állomásnál, amikor az MMV 19 kocsi szénport szállított Eperjeske-átrakóról Berentére, a kiszolgálás azonban akadályba ütközött amiatt, hogy a rakodóvágány a MÁV ÁFU kezelésében van.

35) A Kereskedelmi Főosztály 2005. március 8-án a kiszolgálásra – a fentiekhez hasonló feltételekkel – eseti árajánlatot adott (2878 Forint/kocsi áron). Ezzel egyidejűleg a MÁV ÁFU Területi Árufuvarozási Központ vezetője – a Jogi Igazgatóság állásfoglalására hivatkozással – arról tájékoztatta a Területi Forgalmi Osztályt, hogy a vasútról szóló 1993. évi XCV. törvény (a továbbiakban: Vtv.) „2/B. § (4)-(5) bekezdéseiben felsorolt, a vasúti pálya, mint forgalmi kategória alatt értendő berendezések között nem említi az iparvágányt, így a VPE nem adhat menetvonal-engedélyt a MÁV Rt. tulajdonában és az Árufuvarozási Üzletág kezelésében lévő iparvágányra, így a MÁV Rt. Pályavasúti Üzletága *nem köthet pályahasználati szerződést a nem közforgalmú pályára, így az iparvágányra sem. [...] jelen levelünk kézhezvételét az 1. sz. melléklet szerinti iparvágányok csak a MÁV Rt. tulajdonú és az Árufuvarozási Üzletág kezelésében lévő vágányokon érhetők el. Ezekre a vágányokra csak a MÁV Rt. mozdonya és személyzete közlekedhet. Más vasutak mozdonya és személyzete csak az Árufuvarozási Üzletág Miskolci Területi Központ által kiadott külön engedéllyel közlekedhet az iparvágányokon.” A központvezető kérte továbbá, hogy a vonatforgalom lebonyolításában részt vevő munkavállalókat a fentiekről megfelelő módon tájékoztassák.*

### III.3.3. A Floyd hozzáférési igénye a BILK ipar-, illetve rakodó-vágányához, ideértve a vonatok kiszolgálását is

36) A Floyd 2005 márciusában megállapodást kötött a Wiener Lokalbahnen (a továbbiakban: WLB) osztrák vasúttársasággal konténerszállító vonatok közlekedtetésére Hegyeshalom-BILK-Hegyeshalom viszonylatra.<sup>7</sup> A Floyd már a menetvonal igénylésekor jelezte, hogy a menetvonal-igényhez kapcsolódó egyéb pályavasúti szolgáltatásokat – amelyeket a MÁV PV, a HÜSZ<sup>8</sup> értelmében külön megrendelésre, szolgáltatási díj ellenében köteles biztosítani, így rendezést és kiszolgálást – is igénybe kíván venni Soroksár-Terminál állomáson. A rendezési szolgáltatás révén a Floyd a szerelvényt a BILK egyik rakodóhelyére kívánta be-, majd kiállítani. A szolgáltatások igénybevételét az akadályozta meg, hogy a Floyd által használni kívánt rakodóvágány a MÁV ÁFU kezelésében van, ezért a rendezési és kiszolgálási szolgáltatásokat csak a MÁV ÁFU-val kötött külön megállapodás alapján, a MÁV ÁFU-n keresztül volt hajlandó biztosítani a MÁV a vasútvállalat számára. Ennek érdekében a Floyd 2005. március 22-én megrendelte a MÁV ÁFU-tól a szükséges szolgáltatásokat.

---

<sup>7</sup> A Budapesti Intermodális Logisztikai Központ (BILK) logisztikai központ, amelynek területén található vágányok, rakodó berendezések, épületek és a rakodó terület a BILK Rt. tulajdonában vannak, azonban a BILK terminálban a MÁV-nak 60 százalékos, illetve a MÁV 100 százalékos tulajdonában álló leányvállalatnak, a MÁV Kombiterminál Kft.-nek 12 százalékos tulajdoni részesedése van. A terminál kiszolgálását a felek együttműködési megállapodása alapján a MÁV végzi, amely így meg tudja akadályozni újabb kiszolgáló vasútvállalat beengedését.

<sup>8</sup> A VPE, a vasúti pálya igénybevételének feltételeiről Hálózati Üzletszabályzatot (a továbbiakban: HÜSZ) készít.

37) A MÁV ÁFU főigazgatója március 31-i válaszában „a hosszabb távra szóló keretmegállapodás megkötéséig” eseti ajánlatként műveletenként 4000 Forint + áfa/kocsi díjon vállalta a kocsik beállítását és kihúzását. A BILK Terminál bejárása alkalmával a Floyd arra a megállapításra jutott, hogy a vasútállomás saját mozdonyával is beállíthatna és csak tolatószemélyzet biztosítását kérné a MÁV PV-től, ennek érdekében április 1-én levélben ismét megkereste a MÁV PV-t.

38) A VPE a helyzet megoldása érdekében az érintett felek részvételével április 11-re egyeztetést kezdeményezett, amelyen az a megállapodás született, hogy „amennyiben a Floyd Kft. iparvágány használati szerződést köt a BILK Rt.-vel, úgy a MÁV ÁFU részvétele nélkül is lehetőség van vonatainak kiszolgálására a MÁV PV által. A MÁV PV a HÜSZ-ben meghirdetett díjért az iparvágány kiágazási váltójáig történő kiszolgálást végzi el, a további műveletekre külön megállapodás szükséges. A MÁV PV erre vonatkozóan, az igények pontos ismeretében a későbbiekben tesz ajánlatot.”

39) A VPE-nél tartott megbeszélést követően a Floyd ismét levelet írt a MÁV ÁFU főigazgatójának, amelyben jelezte, a kocsik beállítására, illetve kihúzására adott ÁFU ajánlatot nem áll módjukban elfogadni, mivel „az Önök szakszolgálati által meghatározott díj a szolgáltatás terjedelmére és tartalmára való tekintettel irreálisan magas” és további tárgyalásokat kezdeményezett.

#### III.3.4. A Floyd hozzáférési igénye az uzsabányai iparvágányhoz

40) A Floyd megbízást kapott a Viadom Rt.-től zúzottkő szállítására az uzsabányai kőbányából az M6 autópálya építéséhez, ennek érdekében menetvonalat igényelt az Uzsabánya-Adony viszonylatra, amelyet a VPE 2005. május 23-i határozatával megadott.

41) Május 25-én a MÁV ÁFU észrevételeivel megkereste a Floyd-ot és a VPE-t, amelyek álláspontjuk szerint „érintik annak [a tervezett közlekedésnek] a hatályos törvények szerinti megvalósíthatóságát”. Az ÁFU arról tájékoztatta a vasútállomást és a kapacitás-elosztót, hogy Uzsabánya állomáson közforgalmú rakodóterület nincs, a rakodásra alkalmas vágányok – az IHSZ és az uzsabányai állomási végrehajtási utasítás értelmében – iparvágányok. Függetlenül tehát attól, hogy Uzsabánya állomás a HÜSZ állomásjegyzékében szerepel, forgalmi szempontból a közlekedés megengedett, rakodás azonban csak az iparvágányon lehetséges, ami szükségessé teszi a Floyd és a MÁV ÁFU ezirányú megállapodását. Az uzsabányai kőbányát működtető Basalt-Középkő Kft. még aznap arról tájékoztatta a Floyd-ot, hogy a szóban forgó iparvágányok tulajdonosa a Magyar Állam, kezelője a MÁV. A Basalt-Középkő Kft. létesítésüktől fogva bérlő és egyedülként használja az iparvágányokat a kőbánya termékeinek elszállítása érdekében. A társaságnak elsődleges érdeke, hogy a vasúti szállítás aránya az elszállított mennyiségen belül növekedjen és közömbös számára, hogy a szállítást mely vasúttársaság bonyolítja, az iparvágányok bérletével kapcsolatos terheket pontosan ennek érdekében vállalja, illetve vállalta. A Basalt-Középkő Kft. egyben hozzájárulását adta az általa bérelt iparvágányok használatához. A Basalt-Középkő Kft. egyidejűleg értesítette a MÁV ÁFU-t is, hogy a társaság az általa a MÁV-tól bérelt iparvágányokhoz szabad hozzáférést biztosít a Floyd-nak.

42) A VPE május 26-án módosította a menetvonal engedélyt, ez a határozat már tartalmazta azt a kitételt, hogy „amennyiben az igénylő nem közforgalmú vágányokat is igénybe kíván venni, úgy az ehhez szükséges megállapodások megkötéséről magának kell gondoskodnia”.

43) A MÁV ÁFU május 27-én végül azt a tájékoztatást adta a Floyd-nak, hogy a rakodásra igénybe vehető vágányok iparvágánynak vannak minősítve, amelyre csak a MÁV ÁFU-nak van érvényes iparvágány használati- és szolgáltatási szerződése a Basalt-Középkő Kft.-vel, ezért „bármely más vasútállomásnak az iparvágány használatára a Basalt-Középkő Kft.-vel és az Árufuvarozási Üzletéggel közös használati megállapodást kell kötni” – mint arra a VPE határozata is utal. A szállítás végül június 1-én kezdődött meg, azonban Adonyban a

rakodással problémák támadtak. A rakodást végül a PV intézkedésének eredményeként tudták megkezdeni.

### III.3.5. A MÁV ÁFU általános szolgáltatási ajánlata, illetve az ÁFU és a magán vasúttársaságok 2005. július 22-i megállapodása „a HŰSZ hatálya alá nem tartozó iparvágányok igénybevételének és egyéb szolgáltatások díjainak szabályozása” tárgyában

44) A hozzáférési igények elbírálásával és a használati szerződések megkötésével kapcsolatos nehézségek kiküszöbölése érdekében a MÁV ÁFU 2005 július elején a tulajdonában, illetve kezelésében álló iparvágányok és más szolgáltatások igénybevételének egységes feltételeiről *általános szolgáltatási ajánlatot* készített. Az ajánlatot először a magán vasúttársaságok (Floyd, MMV, MÁV Hajdú, CER) elfogadhatatlannak tartották, majd többszöri egyeztetést követően 2005. július 22-én megállapodást kötöttek a MÁV tulajdonában, illetve kezelésében álló iparvágányok használatának és más szolgáltatások igénybevételének feltételeire vonatkozóan.

45) A július 22-i megállapodás alapján a MÁV augusztus 1-én valamennyi magán vasúttársasággal külön-külön – tartalmilag egyező – szolgáltatási keretszerződést kötött az iparvágányok és egyéb a MÁV Rt. által nyújtott szolgáltatások igénybevételéről, amelyek december 31-ig érvényesek.

46) A keretszerződéssel a MÁV szabad hozzáférést biztosít valamennyi, bizonyítottan saját tulajdonában és kezelésében lévő infrastruktúra eleméhez (iparvágány, mérleg, rakodó stb.), és saját üzleti céljainak érvényesítése céljából (pl. amikor a területen saját fuvarozási vagy fuvarozással összefüggő tevékenységet végez) sem zárkozhat el a hozzáférés biztosításától. Az érintett iparvágány használatba vételekor figyelembe kell azonban venni az igénylés, illetve az igénybevétel sorrendiségét.

47) A keretszerződések rendelkeznek az iparvágányi kiszolgálási hozzáférés, a tolatás és a mérlegelés díjáról önerőből, saját üzemeltetésű járművel történő hozzáférés, illetve megrendelt szolgáltatás esetére egyaránt. A teljesítés helyeként és idejeként a keretszerződések a VPE határozatban kiutalt menetvonal igénybevételének helyét és idejét jelölik meg.

### III.3.6. A MÁV Hajdú hozzáférési igénye a berentei szénosztályozó pályaudvari iparvágányhoz

48) A keretszerződés megkötését követően a MÁV Hajdú megbízást kapott a szlovák MT Cargo Spedition s.r.o. szállítmányozási társaságtól szénszállításra a Borsodi Hőerőműhöz. A szállítás teljesítéséhez a MÁV Hajdúnak Berente Szénosztályozó pályaudvarnál az iparvágányt is igénybe kellett vennie. A MÁV Hajdú 2005. szeptember 14-én menetvonalat igényelt a VPE-től Bánréve-Berente Szénosztályozó viszonylatra, egyúttal hozzáférési engedélyt kért a MÁV ÁFU-tól az erőmű iparvágányának – szeptember 16-tól történő – használatához.

49) A VPE szeptember 14-én kiadott menetvonal engedélye birtokában a szállítás szeptember 15-én megkezdődött, azonban a MÁV ÁFU aznap faxon arról tájékoztatta a MÁV Hajdút, hogy az iparvágány teljes kapacitással üzemel, ezért a vonatot leghamarabb szeptember 19-én vagy 20-án tudják fogadni. A levél utalt arra, hogy a MÁV ÁFU már korábban is jelezte a MÁV Hajdúnak, hozzáférési igényét időben, a tervezett igénybe vétel előtt legalább egy héttel küldje meg a MÁV-nak. A MÁV ÁFU a hozzáférési vita miatt soron kívüli egyeztetést kért a VPE-től, amelynek lefolytatásáig – a levél szerint – nem áll módjukban a hozzáférési engedélyt megadni.

50) A MÁV Hajdú szerelvényét szeptember 21-ig váratták Kazincbarcika állomáson az iparvágány kapacitásainak foglaltsága miatt. Szeptember 21-én délután a MÁV ÁFU hozzájárult az iparvágány használatához és ismételten hangsúlyozták, hogy a jövőben hasonló esetekben az iparvágány hozzáférési igényt legalább egy héttel korábban írásban

jelezzék a MÁV ÁFU Kereskedelmi Főosztálya részére a szükséges egyeztetések lebonyolítása és a torlódás elkerülése érdekében.

### III.3.7. A nem MÁV tulajdonú, illetve kezelésű iparvágányok tulajdonosainak megkeresése a magánvasutakkal kialakított hozzáférési-csomag feltételeihez való csatlakozás érdekében

51) A MÁV ÁFU főigazgatója 2005. szeptember 20-án levélben kereste meg a nem MÁV tulajdonú, illetve kezelésű iparvágányok tulajdonosait. A levél arról tájékoztat, hogy a kezdeti nehézségek ellenére sikerült kialakítani a vasúti áruszállítási piac új szereplőivel is az együttműködést bizonyos területeken, amely meghatározó a vasúti áru fuvarozási folyamatok felgyorsításában illetve a versenyképesség javításában. A MÁV 2005 augusztusától szolgáltatási szerződésben rögzített feltételek szerint szabad hozzáférést biztosít a magán vasúttársaságok részére a MÁV tulajdonában és kezelésében lévő infrastruktúra elemekhez – így az iparvágány hálózathoz is –, megteremtve ezzel az eszközök rendezett hozzáférést és használatát. Amennyiben a nem MÁV tulajdonú, illetve kezelésű iparvágányok tulajdonosai is csatlakoznak a vasútvállalatok által kialakított iparvágány-kiszolgálási szolgáltatás-csomaghoz, országos szinten „megvalósulna az iparvágány-szolgáltatáshoz kapcsolódó paraméterek egységesítése, amely keretbe foglalná az iparvágányokhoz tartozó műveleteket és azok díjazását, megkönnyítve ezzel az egyes fuvartovábbítási folyamatokhoz kapcsolódó adminisztráció tevékenységet”. Levelében a főigazgató felhívta az iparvágány tulajdonosok figyelmét arra is, hogy „amennyiben a fent részletezett lehetőség felkeltette az Önök érdeklődését és hasonló feltételek mellett kívánják iparvágányaikat üzemeltetni, a MÁV Rt. a már érvényben lévő szolgáltatási szerződést ennek megfelelően kész módosítani”. Felajánlotta továbbá, hogy „abban az esetben, ha Önök úgy döntenek, hogy iparvágányukhoz a magánvasút-társaságoknak is hozzáférést biztosítanak, akkor a szolgáltatási szerződés ilyen irányú módosításához is hozzájárulunk”.

### **III. 4. A hozzáférési díjak, illetve egyéb szolgáltatások díjainak megállapítása**

52) Egyes iparvágány-hozzáférési kérelmek esetében megállapítható volt, hogy hasonló műszaki és gazdasági tartalmú szolgáltatásokra vonatkozóan a CER-nek, illetve a többi magánvasútnak különböző hozzáférési díjak kerültek felszámításra:

- a) Az MMV Eperjeske-átrakónál hozzáférést kért a szénosztályozó vágányhoz berakodás céljából és szolgáltatásként megrendelte az ÁFU-tól a küldemény hiteles mérlegelését, amelyre az ÁFU végül pár nappal később 5000 Forint/kocsi, illetve a kiszolgálásra 2878 Forint/kocsi áron tett eseti ajánlatot. A mérlegelés díját a HÜSZ nem tartalmazza, annak mértékét az MMV nem kifogásolta. A kiszolgálás díja a HÜSZ-nek megfelelően lett megállapítva.
- b) Az MMV Berente Szénpályaudvar állomásnál a fenti esetekhez hasonlóan hozzáférést kért a rakodóvágány használatához. Az ÁFU a kiszolgálásra 2 878 Forint/kocsi árajánlatot adott. Bár a HÜSZ díjazása a közforgalmú vágányok kiszolgálására érvényes, az ÁFU maga azt a korábbi esetben is alkalmazta a MÁV tulajdonú vágány kiszolgálási hozzáférési díjának megállapítására. A szóban forgó állomás a HÜSZ alapján II. kategóriájú, amelynek kiszolgálási hozzáférési díja 1439 Forint/kocsi és amelynél az ÁFU magasabb, az I. kategóriájú állomásokra érvényes árajánlatot adott.
- c) A Floyd – a BILK rakodóvágányához való – hozzáférési igénye kapcsán a MÁV ÁFU „a hosszabb távra szóló keret-megállapodás megkötéséig” eseti ajánlatként műveletenként 4000 Forint + áfa/kocsi díjon vállalta a kocsi beállítását és kihúzását. Ez az árajánlat valamennyi HÜSZ szerinti díjnál és az ÁFU által más esetekben meghatározott kiszolgálási hozzáférési díjnál is jóval magasabbnak tekinthető. Egyebekben a terminál

iparvágányának kiszolgálását végző Soroksár-terminál állomás a HÜSZ szerint I. kategóriájú állomás.

- d) 2005. március közepén a Floyd, a CER és a MÁV ÁFU V-2830/2005. számon megállapodást kötött, amelynek melléklete elegendési díjként 611 Forint/kocsi, kiszolgálási hozzáférési díjként 1100 Forint/kocsi, kiszolgálási tolatási díjként 444 Forint/kocsi díjtételeket tartalmazta. A díjak megfelelnek a HÜSZ 6.4.3. sz. mellékletében a II. kategóriájú állomásokra nézve meghatározott díjaknak, illetve a kiszolgálási hozzáférési díj alatta is marad a HÜSZ szerinti díjtételnek, amely 1439 Forint/kocsi.
- e) A CER a MERT szállítások kapcsán a bükkábrányi iparvágány használatára kötött iparvágány hozzáférési szerződése szerint a hozzáférésért a V-2830/2005. sz. megállapodás mellékletében megállapított díjtételeket fizeti. A HÜSZ alapján a bükkábrányi iparvágány II. kategóriájú állomáshoz tartozik.

53) A magánvasutakkal kötött 2005. júliusi 22-i megállapodás valamennyi a MÁV tulajdonában álló és „a HÜSZ hatálya alá nem tartozó iparvágányok igénybevétele és egyéb szolgáltatások” díját egységesen rendezte. Az iparvágányok igénybevétele díját egységesen a HÜSZ 6.4.3. sz. mellékletében a legalacsonyabb, III. kategóriájú állomásokra nézve meghatározott díjban állapították meg függetlenül attól, hogy az adott iparvágány esetlegesen mely kategóriájú állomáshoz tartozik. Az egyéb, MÁV által biztosított szolgáltatások (mérlegelés, állomási tolatás stb.) esetén a számlázás egységesen a HÜSZ, illetve az Árufuvarozási Üzletszabályzatban meghirdetett díjszabás szerint történik. Ezek a feltételek valamennyi magánvasút számára elfogadhatóak voltak.

### **III. 5. Kizárólagosság kikötést tartalmazó több éves fuvaroztatási szerződések megkötése**

54) Az ÁFU üzletfejlesztési lehetőségeit tárgyaló MÁV belső anyag szerint<sup>9</sup> a vállalati stratégia egyik célkitűzése a kiemelt vevők megtartása. A hosszú távú szerződések megkötése a kiemelt vevőkkel ezen célkitűzés megvalósításának egyik eszköze. A MÁV ÁFU stratégiájára vonatkozó előterjesztés szerint is a kiemelt ügyfelek megtartásának egyik eszköze lehet a hosszú távú szerződések megkötése. Ennek a törekvésnek a jegyében a MÁV több évre szóló, kizárólagossági elemeket is tartalmazó keret megállapodást kötött több, a piacon meghatározó jelentőségű fuvaroztatóval.

55) A MÁV a Borsod Chem Rt-vel (a továbbiakban: BC) a megállapodást 2004. március 23-án írta alá. Ennek megfelelően a BC a fuvardíjakból "üzletpolitikai kedvezményekben" (díjsökkentésben) részesül, a BC teljes fuvaroztatási vertikumára vonatkozóan. A keretmegállapodás részletezi az érintett termékfajtákat, mennyiségeket és menetvonalakat és pontosan megjelöli az díjkedvezmények százalékos mértékét is (többnyire 20-50 %).

56) A megállapodást a 2004. március 23. és 2006. december 31. közötti időszakra kötötték. A felek vállalták, hogy a megállapodást rendes felmondással egyoldalúan nem mondják fel. A megállapodás időtartama alatt a BC más vasútvállalat szolgáltatását kedvezőbb díj esetén sem veszi igénybe.

57) Ha a BC bármely fuvarozási feladatra a teljes szolgáltatási vertikum éves költségére vetítve minimum 10 százalékkal jobb árajánlatot kap a megállapodás hatálya alá tartozó bármely egyéves időtartamon belül minimum 100 ezer tonna forgalmú referenciával rendelkező vasútvállalattól, akkor az ajánlattevő megnevezése után a felek a megállapodás

---

<sup>9</sup> Vj-22/2005/27. 2. sz. melléklet. MÁV stratégiaprojekt – Az árufuvarozás üzletág stratégiájára vonatkozó előterjesztés (2003. május 16.) 10. o.

feltételeit újratárgyalják. Azonos ajánlatok esetén a BC a MÁV ajánlatát részesíti előnyben. Amennyiben a felek az új feltételekről 60 napon belül nem tudnak megállapodni, a BC az érintett fuvarozási feladat vonatkozásában, meghatározott kártérítés megfizetése mellett jogosult más vállalat szolgáltatásait igénybe venni.

58) Amennyiben a BC a megállapodásban meghatározott idő eltelte előtt egyoldalúan mégis felmondja a keret megállapodást, vagy annak érvénytartama alatt küldeményét nem a MÁV-val fuvaroztatja, akkor köteles a megállapodásból már eltelt időszak egy havi átlagos fuvar költségének és a még aktuálisan hátralévő hónapok szorzatának 10 százalékát megfizetni. Ugyanezt a kártérítést kell a BC-nek megfizetnie az újratárgyalások sikertelensége miatt történt máshoz fordulás esetén.

59) A MÁV, a Magyar Alumínium Termelő és Kereskedelmi Rt. (a továbbiakban: MAL) kizárólagos képviselőjeként eljáró G. Transport '96 Kft-vel és a Bakonyi Bauxitbánya Kft-vel, 2003. december 13-án írt alá keretmegállapodást a MAL vasútfuvarozási igényeinek kielégítésére. A megállapodás szerint a MAL a fuvardíjából üzletpolitikai kedvezményekben részesül.

60) A megállapodás 2004. január 1-én lépett hatályba és 3+4 éves időtartamra kötötték. A felek vállalták, hogy rendes felmondással egyoldalúan nem mondják fel a megállapodást. A MAL a megállapodás időtartama alatt más vasútvállalat szolgáltatását a szerződésben rögzített útvonalakon kedvezőbb díj esetén sem veszi igénybe. Amennyiben a MAL egyoldalúan mégis felmondaná a keret megállapodást vagy annak érvénytartama alatt küldeményét nem a MÁV-val fuvaroztatja, akkor a keretmegállapodás hatályba lépésének idejére visszamenőlegesen köteles megfizetni a mindenkori jegybanki alapkamatok felszámítása mellett a tárgyi években érvényes, a MÁV ÁFU díjszabásában meghirdetett fuvardíjakat és azon egyéb mellékdíjakat – beleértve az iparvágány használata és kiszolgálása után fizetendő díjakat is – melyekre vonatkozóan a keret megállapodás alapján kedvezményben részesült.

61) A MERT és a MÁV 2004. január 8-án kötött keretmegállapodást az erőmű bükkábrányi bányájának iparvágányán feladott és Visonta iparvágányon érkeztetett lignit szállítására. A keret megállapodást 2004. január 1-i hatályba lépéssel 3 év időtartamra kötötték.

62) A megállapodásban rögzített árak csak akkor érvényesek, ha a MERT éves szállítása a MÁV-val meghaladja a 3 millió tonnát. A MERT a teljes mennyiség elszállításával a MÁV-ot bízza meg meghatározott esetek kivételével. Eszerint ha a liberalizált piacon az árak esnek és az erőmű a megállapodásban meghatározott árnál legalább 5 százalékkal kedvezőbb megalapozott szállítási árajánlatot kap az elszállítandó éves volumenre vagy annak egy részére, és ezt az árat a MÁV nem fogadja el, a MERT jogosult az éves mennyiség 3 millió tonnán felüli hányadára – vagy annak egy részére – harmadik féllel szállítási szerződést kötni.

63) A MERT kötelezettséget vállal arra, hogy csak olyan szállító-fuvarozó céggel köt szerződést, amely részéről a vonatkozó társaságban a MÁV részére való tulajdonosi részesedés megszerzésének lehetőségét igazoltan bizonyították. Az ezektől eltérő szállítási megbízás esetén a MERT kötbér megfizetésére kötelezett. Amennyiben a MERT lignit vonatkozásában a MÁV beleegyezése nélkül ad megbízást fuvarozásra más vasúttársaságnak, akkor a volumenre vonatkozó nettó fuvardíj 15 százalékot jogosult kötbér fejében a MÁV az erőmű felé számlázni.

64) A MOL és a MÁV 2005. január 31-én kötött keretszerződést. A megállapodás szerint a MOL a belföldi kocsirakományú küldemények fuvardíjából üzletpolitikai kedvezményekre jogosult.

65) A megállapodás 2005. január 1-én lépett hatályba és 2007. december 31-ig hatályos. A felek kötelezték magukat, hogy ezen három év alatt a szerződést rendes felmondással nem

mondják fel. A MOL a keretszerződés hatálya alatt nem veszi igénybe más vasúttársaság szolgáltatásait még kedvezőbb díj esetén sem. Amennyiben a keretszerződés hatálya alatt a MOL a teljes szolgáltatási vertikum éves költségére vetítve a meghatározott díjknál legalább 10 százalékkal alacsonyabb díjajánlatot kap a keretszerződés hatálya alá tartozó, a MOL javára végzett bármely fuvarozási feladatra vonatkozóan bármely egy éves időtartamon belül minimum 100 ezer tonna forgalmú referenciával rendelkező más vasútállalattól, akkor a felek újratárgyalják a keretszerződés feltételeit.

66) Az újratárgyalás során a MOL nem köteles megnevezni a konkurens ajánlatot tevő céget. Amennyiben a felek a konkurens ajánlatról adott tájékoztatás MÁV általi kézhezvételét követő 60 napon belül bizonyítottan a MÁV hibájából nem tudnak megállapodni, a MOL az érintett fuvarozási feladat vonatkozásában bánatpénz megfizetése mellett jogosult más szolgáltatásait igénybe venni. Ha az újratárgyalások során a MÁV a konkurens vasútállalattal azonos ajánlatot ad, akkor a MOL köteles a MÁV ajánlatát elfogadni.

67) Amennyiben a MOL a keretszerződés hatálya alatt jogszerűen más vasúttársaságtól rendeli meg a fuvarozási feladatokat, akkor köteles bánatpénzt fizetni. Ennek összege a keretszerződésből már eltelt időszak egy havi átlagos fuvar költségének és a még hátralévő hónapok szorzatának 15 százalékaival azonos.

68) A Dunaferr Rt. stratégiai alapanyagaira vonatkozó MÁV fuvar díjak 2004. január 1-től 2005. március 31-ig voltak érvényben. A MÁV 2004 végétől várta a Dunaferr jelentkezését a közvetlen kapcsolatfelvételre, de ez akkor az új Dunaferr vezetők elhúzódozó kinevezése miatt elmaradt. Ezért a MÁV a Dunaferr Portolan Kft.-nek ajánlott fel hosszú távú, a Dunaferr áruit érintő 3+2 éves keretszerződést.

69) A keretszerződést a Dunaferrnek kellett volna ellenjegyeznie. A szerződés a Dunaferr ellenjegyzésén hiúsult meg, a Dunaferr ugyanis felülbírált a keretszerződés feltételeit és magához vette a tárgyalást. Ennek eredménye egy másik hosszú távú keretszerződés lett, de már csak 3 évre és kedvezőbb feltételekkel és fuvar díjakkal (pl. nincs mennyiségi megkötés, más vasúttársaságok bizonyos keretek és feltételek melletti alkalmazhatósága, reklamációk kezelése). De ez a szerződés sem került aláírásra, mert a Dunaferr nem tartotta elfogadhatónak a feltételeket. Végül 2005. augusztus 3-án került aláírásra egy harmadik fajta megállapodás a Dunaferrrel, ami azonban csak 2005. december 31-ig érvényes. Az aláírt szerződés nem tartalmaz kizárólagossági elemeket.

70) Az ügyfelek megtartása az áru fuvarozás rendszerének átalakítását, javítását és fejlesztését követelte meg a MÁV részéről. Ezt a tényt a liberalizáció előtt az ÁFU is felismerte, és ehhez igazította termék, illetve szolgáltatásfejlesztési stratégiáját. Ennek keretében az ÁFU a termékmenedzseri struktúra bevezetésén, az áru fuvarozási központok és az értékesítési irodák létrehozásán felül 2003. október 1-től kialakította a „Key Account” menedzseri rendszert, amely során a „Key Account” menedzser alapvető feladata a kiemelt ügyfelek igényeinek megismerése, azonosítása, gyors és pontos információnyújtás, folyamatos kapcsolattartás, szolgáltatásunk során felmerült problémák megoldásában való részvétel. 2003-ban az Áru fuvarozási Üzletág 15, 2005-től 20 legnagyobb partnere kapott egy-egy „Key Account” menedzsert. A kiemelt ügyfelek által fuvaroztatott küldeményekből származott fuvar díj bevétel az ÁFU összes fuvar díjbevételeinek mintegy 40 százalékát teszi ki.

71) Az ÁFU az elmúlt évek során több kiemelt ügyfelével, ügyfeleink kifejezett megkeresése és kérése alapján (MAL, MOL, BC, MERT, Intercontainer-Interfrigo SA, AUDI) hosszú távú megállapodást kötött, hogy a felek tervezhető stabil forgalommal, bevétellel és költséggel számolhassanak.

72) A meghallgatáson a MÁV részéről elhangzott, hogy a hosszú távú együttműködés pusztán ármegállapodásnál több előnyt jelent. A MERT esetében ésszerűsítették a kocsivizsgálat rendszerét és a korábbi két ellenőrzési pontot összevonva, immár egy ember végezi a kocsivizsgálatot, ami jelentős költségelőnyt jelent. Szintén a MERT részére végzett



szállítások kapcsán bevezették az elektronikus fuvarlevelet és a felek informatikai rendszereit is összekapcsolták, ami egyszerűsíti az adminisztrációt és mérsékli az annak során bekövetkező esetleges hibák lehetőségét. A Dunaferr-rel is tárgyaltak hosszú távú szerződés megkötéséről és bár nem került aláírásra, ez sem csak ármegállapodás lett volna, hanem nagyobb részt vállaltak volna a logisztikában és a hosszú távú kapcsolat alapján beruháztak volna. A hosszú távú szerződések alapján a MÁV beruházásokat hajt végre, beljebb megy a logisztikában pl. vasútüzemet üzemeltet a partnernél. Hosszú távú szerződés nélkül ezeket a beruházásokat nem valósítanák meg. A MAL esetében a vasútüzemen kívül további beruházásként szerepel a kocsik vásárlása. A korábbi években azért nem volt lehetőség ilyen beruházások megvalósítására, mert az ÁFU nyereségét teljes egészében kivonták az üzletágból, hogy a személyszállítás veszteségeit csökkentse vele. Ebből adódóan az eszközállomány rendkívül leromlott állapotban van, illetve számos ésszerűtlen beruházás is született (például a kihasználatlan pakura átfejtő Záhonyban).<sup>10</sup>

73) A MÁV később pontosította a hosszú távú megállapodások ellentételezéseként végrehajtott beruházásokkal kapcsolatos nyilatkozatát. A hosszú távú megállapodásokkal összefüggésben új minőség-, illetve hatékonyságnövelő szolgáltatásokat is bevezettek, amelyek mindkét félnél költségmegtakarítást eredményeznek, így a MERT forgalmánál

- Füzesabonyból Bükkábrányba helyezték át a kocsivizsgálatot, ezzel az intézkedéssel a vonatot útközben nem kell külön megállítani, az esetleges hiányosságok, hibák kiküszöbölése a feladásnál megtörténhet;
- 15 kocsit helyett 17 kocsihoz növelték az egy irányvonattal továbbított kocsik mennyiségét, ezzel minden 8. vonatot „megspórolják”;
- kidolgozás alatt van az elektronikus adatcserére vonatkozó megállapodás, amely a fuvarlevél és a kocsijegyzék kiváltását teszi lehetővé, valamint gyors információáramlást biztosít.

Más beruházás a hosszú távú megállapodásokkal összefüggésben nem történt.<sup>11</sup>

## IV.

### A vasúti piacokra irányadó szabályozási háttér

#### IV.1. Az európai vasúti liberalizáció

74) 1970 és 1998 között a vasúton szállított áruk aránya 21,1 százalékról 8,4 százalékra esett vissza, miközben a teljes szállított árumennyiség látványosan növekedett.<sup>12</sup> A vasút jelentős piacvesztésének okát a fogyasztói igények figyelmen kívül hagyásában, a rugalmatlanságban, a hatékony működést ösztönző elemek hiányában és a vasutak szigorúan nemzeti alapokon, gyakran eltérő normák szerinti szerveződésében kell keresni. A vasúti verseny erősítésével lehet elérni az ágazat hatékonyságának és ezáltal részesedésének növelését a szállítási piacon. Elengedhetetlen, hogy a vasút hatékony, fogyasztó-orientált és a szállítók számára vonzó legyen, ugyanakkor kevésbé legyen drága és ne szoruljon annyi támogatásra.<sup>13</sup> A verseny bevezetése, majd növekvő térnyerése a vasúti szállítások piacán arra ösztönzi a vasúttársaságok vezetését és munkavállalóit, hogy csökkentsék költségeiket, növeljék a

<sup>10</sup> Vj-22/2005/103.

<sup>11</sup> Vj-22/2005/123.

<sup>12</sup> White Paper – European transport policy for 2010: time to decide; Brussels, 2001/09/12. COM (2001) 370 final, 26. oldal.

<sup>13</sup> White Paper – A Strategy for Revitalising the Community's Railways; 1996/07/30 COM (96) 421 final, I rész, 3. pont.

minőséget, illetve új termékeket és piacokat teremtsenek.<sup>14</sup> Így biztosítható a vasút versenyképessége a többi szállítási móddal szemben. Erre annál is inkább szükség lenne, mivel a közúti és légi forgalom drasztikus növekedése a közutak és a légtér zsúfoltságához vezet és nagyobb mértékben terheli a környezetet is.

75) A liberalizáció irányelvek segítségével valósul meg, vagyis az elfogadott közösségi jogszabályokat megfelelő nemzeti jogszabályok útján kell az irányelv szellemének megfelelően átültetni a nemzeti jogrendszerbe.

76) A közösségi vasutak fejlesztéséről szóló 91/440/EGK irányelv<sup>15</sup> 4. cikke értelmében biztosítani kell a vasúttársaságok államtól független státuszát, aminek érdekében saját vagyonnal, költségvetéssel és könyveléssel kell rendelkezniük. A vasúttársaságok tevékenységét piaci alapokra kell helyezni. Az irányelv 6. cikke értelmében a szállítási szolgáltatások nyújtásához kapcsolódó üzletág és a vasúti infrastruktúra igazgatásához kapcsolódó üzletág könyvelését elkülönítve kell végezni. Az e területek egyikének támogatására kifizetett összegek nem irányíthatóak át a másik területre. A 6. cikk (2) bekezdése szerint a tagállamok azt is előírhatják, hogy az elkülönítés azonos vállalkozáson belül elhatárolt részlegek megszervezését követeli meg, vagy hogy az infrastruktúrát elkülönült másik szervezet igazgassa. A (3) bekezdés szerint a tagállamok megteszik a szükséges intézkedéseket azért, hogy a hozzáféréshez kapcsolódó feladatokkal olyan szervezeteket vagy vállalkozásokat bízzanak meg, amelyek önmaguk nem nyújtanak vasúti szállítási szolgáltatásokat. A díjak beszedése, illetve az infrastruktúra-üzemeltetés ugyanakkor átruházható vasúttársaságokra is.

77) A vasúttársaságok engedélyezéséről szóló 95/18/EK irányelv a Közösségben már letelepedett vagy letelepedni szándékozó vasúttársaságok engedélyének kiadásáról, megújításáról és módosításáról rendelkezik.<sup>16</sup> Az irányelv hatálya alól a tagállamok kivonhatják többek között azokat a társaságokat, amelyek csak olyan, magántulajdonban levő vasúti infrastruktúrán bonyolítanak áruszállítást, amelyet kizárólag az infrastruktúra tulajdonosa használ saját áruszállítási tevékenységére.<sup>17</sup> A 3. cikk a szervezeti rendszer elrendezését érinti, amikor azt írja elő, hogy az engedélyek kiadásáért és az irányelvből eredő kötelezettségek teljesítésért felelős szervezet olyan legyen, amely nem nyújt vasúti szállítási szolgáltatásokat, és független minden vasúti szállítási szolgáltatást nyújtó szervezettől, társaságtól. A vasúti engedélyt minden vasúttársaság megkapja, amely teljesíti az irányelvben meghatározott követelményeket.<sup>18</sup> Amennyiben egy társaság nem kapta meg az engedélyt, akkor nem nyújthat vasúti szállítási szolgáltatásokat.<sup>19</sup> Az engedély a Közösség valamennyi tagállamára kiterjed,<sup>20</sup> de önmagában nem jogosítja fel birtokosát az infrastruktúrához való hozzáférésre.<sup>21</sup>

78) Az engedély megszerzéséhez a vasúttársaságnak bizonyítania kell, hogy a jó hírnévvel kapcsolatos feltételeknek, valamint a pénzügyi és szakmai követelményeknek megfelel. A vasúttársaságnak rendelkeznie kell megfelelő biztosítással, hogy a balesetek során felmerülő károkra, különös tekintettel az utasokra, a poggyászra, a szállított árura, a postaküldeményekre és harmadik felekre vonatkozóan fedezete legyen.<sup>22</sup> Az engedély mindaddig érvényes, amíg a meghatározott feltételeket a vasúttársaság teljesíti,<sup>23</sup> ellenkező

<sup>14</sup> IV. rész, 33. pont.

<sup>15</sup> Ld. előző lábjegyzet.

<sup>16</sup> 1. cikk (1) bekezdés.

<sup>17</sup> 1. cikk (3) bekezdés d) pont.

<sup>18</sup> 4. cikk (3) bekezdés.

<sup>19</sup> 4. cikk (4) bekezdés.

<sup>20</sup> 4. cikk (5) bekezdés.

<sup>21</sup> 4. cikk (4) bekezdés.

<sup>22</sup> 9. cikk.

<sup>23</sup> 10. cikk.

esetben az engedély felfüggeszthető, vagy visszavonható.<sup>24</sup> Az engedély kiadásáról, esetleges felfüggesztéséről, vagy visszavonásáról a tájékoztatni kell a Bizottságot.

79) A szabályozás harmadik eleme az infrastruktúrapacitás elosztásáról, a használati díjak felszámolásáról és a biztonsági tanúsítványról szóló 2001/14/EK irányelv.<sup>25</sup> Amint az irányelv elnevezéséből is adódik a jogszabály a díjak megállapítására és kiszabására, valamint a kapacitáselosztás elveire és eljárására vonatkozik. Hatályát tekintve mind a belföldi, mind a nemzetközi vasúti szolgáltatásokat érinti. A tagállamok kivonhatják az irányelv hatálya alól azon magántulajdonban lévő vasúti infrastruktúrát, amelyet kizárólag az infrastruktúra tulajdonosa használ saját áruszállítási tevékenységére.<sup>26</sup> Az irányelv II. fejezete foglalkozik az infrastruktúrahazsnálati díjakkal. Az infrastruktúra üzemeltető feladata az infrastruktúráért fizetendő díj megállapítása és a díj beszedése.<sup>27</sup> Amennyiben azonban az infrastruktúra üzemeltető jogi formáját, szervezetét vagy döntéshozatali rendjét tekintve nem független bármely vasúttársaságtól, az irányelv díjakról szóló fejezetében megjelölt feladatokat — a díjbeszedés kivételével — egy jogi formáját, szervezetét vagy döntéshozatali rendjét tekintve minden vasúttársaságtól független díjszabási szervezetnek kell ellátnia.<sup>28</sup>

80) A 4. cikk (5) bekezdése szerint az infrastruktúraüzemeltetők biztosítják, hogy a díjszabási rendszer alkalmazása egyenértékű és hátrányos megkülönböztetéstől mentes díjakat eredményezzen a piac hasonló részén azonos jellegű szolgáltatásokat nyújtó különböző vasúttársaságok számára, és a ténylegesen alkalmazott díjak megfeleljenek a vasúthálózat használati feltételeiben rögzített szabályoknak.

81) A vasúttársaságok hátrányos megkülönböztetéstől mentes alapon jogosultak a minimális szolgáltatások összességére és az irányelvhez kapcsolódó II. mellékletben megjelölt szolgáltatási infrastruktúrához való hozzáférésre.<sup>29</sup> A II. melléklet 2., 3. és 4. pontjában meghatározott szolgáltatásokhoz már csak korlátozottabb formában lehet hozzáférni, azokat igénybe venni.<sup>30</sup> A vasúti infrastruktúra használati díjait az infrastruktúraüzemeltető részére kell megfizetni, aki ezt az összeget tevékenysége finanszírozására használhatja.<sup>31</sup> A II. fejezet rendelkezik a kapacitáselosztásról, amely az infrastruktúraüzemeltető feladata. E feladata ellátása során különösen ügyel arra, hogy az infrastruktúrapacitás elosztása tisztességes és hátrányos megkülönböztetéstől mentes módon, a közösségi jog tiszteletben tartásával történjen.<sup>32</sup> Akárcsak a díjakkal kapcsolatos feladatok esetében itt is előfordulhat, hogy az infrastruktúraüzemeltető nem független minden vasúttársaságtól, ezért szintén alkalmazandó azon előírás, hogy a kapacitáselosztással kapcsolatos feladatokat egy jogi formáját, szervezetét vagy döntéshozatali rendjét tekintve minden vasúttársaságtól független elosztó szerv látja el.<sup>33</sup> Fontos biztosíték vasutak számára, hogy az infrastruktúraüzemeltetők és elosztó szervezetek a kapott információkat üzleti titokként kezelik, vagyis a versenytársak nem tudhatják mely időpontokra, mely szakaszokra igényelt egy társaság kapacitást.<sup>34</sup> Végül a vasúti piacok kielégítő működése érdekében az irányelv előírja egy szabályozó szervezetet felállítását. E szervezetnek pénzügyi döntéseit, jogi felépítését és döntéshozatali funkcióit tekintve függetlennek kell lennie bármely infrastruktúraüzemeltetőtől, díjszabási szervezettől, elosztó szervezettől vagy kérelmezőtől.<sup>35</sup>

---

<sup>24</sup> 11. cikk (1) bekezdés.

<sup>25</sup> HL L 75, 2001/03/15 29. o.

<sup>26</sup> 1. cikk (3) bekezdés d) pont.

<sup>27</sup> 4. cikk (1) bekezdés.

<sup>28</sup> 4. cikk (2) bekezdés.

<sup>29</sup> 5. cikk (1) bekezdés.

<sup>30</sup> Ld. részletesebben 5. cikk (1), (2) és (3) bekezdéseket.

<sup>31</sup> 7. cikk (1) bekezdés.

<sup>32</sup> 14. cikk (1) bekezdés.

<sup>33</sup> 14. cikk (2) bekezdés.

<sup>34</sup> 14. cikk (3) bekezdés.

<sup>35</sup> 30. cikk (1) bekezdés.

A fentiek szerint felállítandó vasúti hatóság jogorvoslati és szabályozó feladatok lát el. A kérelmezők a hatósághoz fordulhatnak amennyiben hátrányos megkülönböztetés, vagy más egyéb sérelem érte őket a hálózati üzletszabályzat, annak feltételei, a kapacitáselosztás folyamata és eredménye, a díjszabási módszer, a fizetendő díjak mértéke és struktúrája, a biztonsági tanúsítvány, a biztonsági szabványok és szabályok végrehajtása és ellenőrzése kapcsán.<sup>36</sup>

## IV. 2. A hazai szabályozási háttér

82) A vasúti szektor alapjogszabálya a többször módosított vasútról szóló 1993. évi XCV. törvény (a továbbiakban: Vtv.<sup>37</sup>), amelynek végrehajtására számos miniszteri rendelet született. Magyarország európai uniós csatlakozása szükségessé tette a vasúti törvény és a végrehajtására alkotott, illetve kapcsolódó miniszteri rendeletek módosítását, valamint új rendeletek megalkotását – ezzel egyidejűleg pedig a hazai vasutak szervezeti átalakítását. A szabályozási környezet átalakítása 2002-2003 folyamán megkezdődött, és 2004. május 1-ére a vasúti piacnyitás folyamatának biztosítására hivatott szabályozási háttérrel – a módosított vasúti törvény mellett az irányelvi követelményeknek való megfelelés érdekében született – alábbi főbb jogszabályok alkották:

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

83) A fenti jogszabályok a következő szabályozási környezetet teremtették a piac szereplői számára:

### IV.2.1. A vasúti szervezetek és tevékenységeik

84) A Vtv. alapján a vasút közforgalmú vagy saját használatú lehet. A közforgalmú vasút tevékenysége az ország területére (országos közforgalmú vasút), illetve egy vagy több önkormányzat területére (helyi közforgalmú vasút<sup>38</sup>) terjedhet ki. A Vtv. 2. § (9) bekezdése értelmében a MÁV, valamint a GySEV és a Fertővidéki helyi érdekű Vasút Rt. országos közforgalmú vasút.

85) A Vtv. 2. § (4) bekezdése – az irányelvek terminológiáját követve – a vasúti szervezetek tevékenység-alapú meghatározását célozza. Ennek megfelelően az országos közforgalmú vasút szervezete tevékenysége szerint kétféle lehet:

---

<sup>36</sup> 30. cikk (2) bekezdés.

<sup>37</sup> A Vtv. 2005. december 31-ig volt hatályban, hatályon kívül helyezte a 2005. évi CLXXXIII. törvény 86. § (1) bekezdése. A vizsgált időszak 2006. évre már nem terjedt ki, ezért e jogszabály részletezése e határozatban mellőzhető.

<sup>38</sup> Helyi közforgalmú vasút a közúti vasút (villamos), a közúttól elkülönített vasút (magasvasút, kéregvasút, mélyvezetésű vasút - metró, helyiérdekű vasút - HÉV). A különleges pályával rendelkező, helyi forgalmat ellátó vasút (fogaskerekű vasút, sikló, sífelvonó és függőpálya) saját használatú is lehet.

- pályavasút, amelynek feladata a vasúti pályák és tartozékaik létesítése, fejlesztése, felújítása, karbantartása, üzemeltetése (a továbbiakban együtt: működtetés);
- vállalkozó vasút, amely vasúti járművekkel személyszállítást (személyszállító vállalkozó vasút), illetve árutovábbítást (árutovábbító<sup>39</sup> vállalkozó vasút) végez.

86) A 91/440/EGK és a 2001/12/EK irányelvek megkövetelik a tagállamoktól a vasúti infrastruktúra-üzemeltetési és a vasúti közlekedési tevékenységek számviteli szétválasztását. A jogalkotó a Vtv. 2. § (5) bekezdésében – számviteli szétválasztás mellett – lehetővé teszi a tevékenységét tekintve vertikálisan integrált vasúti szervezet létrehozását, illetve fenntartását, eszerint ugyanis a pályavasút, a személyszállító vállalkozó vasút, illetve az árutovábbító vállalkozó vasút tevékenysége – megfelelő számviteli elkülönítéssel – ellátható ugyanabban a szervezetben is. Az integrált vasutat a Vtv. vasúti társaságnak nevezi, és egyidejűleg felhatalmazza a közlekedési minisztert (a pénzügyminiszterrel együttesen) a számviteli elkülönítés szabályainak megállapítására.

87) A pályavasúti szervezet végzi a vasúti pályahálózat működtetését, illetve a vasúti pálya használatán túl a pályavasút egyéb meghatározott szolgáltatások igénybevételét is köteles lehetővé tenni a vállalkozó vasutak részére. A pályahálózat működtetési tevékenység egyebek között a közforgalmú vasúti pálya és tartozékai létesítését, nyilvántartását, üzemeltetését, fejlesztését, felújítását, karbantartását, felügyeletét és megszüntetését, valamint az ehhez szükséges, a vasúti társaság tulajdonában lévő létesítmények, gépek, berendezések és járművek működtetését, további infrastruktúra-szolgáltatások teljesítését foglalja magában. A személyszállító és árutovábbító vállalkozó vasúti szervezet tevékenysége különösen a vasúti személy-, illetve áruszállítás megszervezésére, a szolgáltatások értékesítésére, a személy-, illetve áruszállítással összefüggő szolgáltatások végzésére, a személy-, illetve áruszállítási célú vasúti járművek üzemeltetésére, ezen tevékenységek ellátásához szükséges – kizárólagosan használt – ingatlanok kezelése, létesítmények, gépek, berendezések és járművek működtetésére terjed ki.

#### IV.2.2. A vasúti pályák tulajdoni viszonyai

88) A Vtv. 3. §-a alapján az országos közforgalmú vasúti pálya és tartozékai az állam kizárólagos tulajdonában vannak.<sup>40</sup> A helyi közforgalmú vasúti pálya és tartozékai önkormányzatok, illetve az önkormányzat többségi tulajdonában álló gazdálkodó szervezet tulajdonában lehetnek.

89) Az országos vagy helyi közforgalmúnak nem minősülő vasúti pálya (saját használatú vasút pálya, iparvágány<sup>41</sup>, üzemi vágány<sup>42</sup>) és tartozékai bármely természetes vagy jogi személy, jogi személyiség nélküli szervezet tulajdonában lehetnek. Ennek megfelelően egy iparvágány mind a vasúti szolgáltatást igénybe vevő (a továbbiakban: iparvágány-használó), mind a vasúttársaság tulajdonában állhat. Az iparvágányok tulajdoni helyzete még napjainkban is sok esetben rendezetlen. Vannak olyan iparvágányok, amelyek a MÁV tulajdonában vannak (adott esetben oly módon, hogy a földterület, amelyen az iparvágány fekszik, az iparvágány-használó tulajdonában van, vagyis a földterület és a rajta lévő infrastruktúra tulajdonjoga elválik egymástól), és vannak olyan iparvágányok, amelyek

<sup>39</sup> A Vtv. értelmező rendelkezései alapján árutovábbítás az áru fuvarozási szerződés vagy szállítmányozási szerződés alapján – díj ellenében – végzett áru fuvarozás, valamint a saját áru szállítása (15. § g) pont).

<sup>40</sup> A Ptk. 172. § d) pontja szerint [Ha törvény eltérően nem rendelkezik, kizárólag az állam tulajdonában vannak...] az országos közutak, vasutak, a nemzetközi kereskedelmi repülőtér, továbbá az ország területe feletti légtér.

<sup>41</sup> A Vtv. szerint iparvágány a közforgalmú vasúti pályát és a vasúti szolgáltatást igénybe vevő telephelyét összekötő sínpálya (Vtv. 15. § c) pont).

<sup>42</sup> A Vtv. szerint üzemi vágány a vasúti pályának (sínpályának) az a része, amelyet nem személyszállítás, illetve árutovábbítás céljára létesítenek (pl. javítóvágány) (Vtv. 15. § d) pont).

magának az iparvágány-használónak a tulajdonában állnak. Más esetben az iparvágány és a hozzá kapcsolódó létesítmények közül egyesek a vasút, míg más infrastruktúra elemek az iparvágány-használó tulajdonát képezik.

90) A tulajdoni viszonyoktól független az iparvágány kiszolgálásának ellátása. Az iparvágányok jogi-tulajdoni helyzetének rendezetlensége elsősorban abból adódik, hogy a rendszerváltást megelőzően több olyan jogszabály és MÁV-utasítás is született, amely a Magyar Államvasutat az állami tulajdonú iparvágányok és az állami vállalatok tulajdonában lévő iparvágányok fenntartásra, kezelésre történő átvételére kötelezte (ekkor született meg a kezelő fogalma). Természetesen iparvágány építését a vasút is vállalhatta saját terhére. A kezelő főszabályként a későbbiekben is a vasút maradt, azonban az iparvágány kezelését – az érintettek megállapodásának függvényében – már annak építtetője is elláthatta.<sup>43</sup> A kezelői jog MÁV-hoz történő telepítése független volt attól, hogy az iparvágány használatbavételi engedélyének jogosultja (engedélyese) az építtető maradt, másrészt pedig az iparvágány fenntartási munkáinak elvégzésére az építtető a kezelői jog átruházása nélkül is köthetett megállapodást a vasúttal. A vagyongekezelésbe vétel úgy történt, hogy a használatbavételi engedélyezési eljárás során az építtetőnek nyilatkoznia kellett arra vonatkozóan, a MÁV kezelésbe kívánja-e adni az iparvágányt. A kezelői jogok átruházásával a vasút „kvázi tulajdonossá” vált és az ebből adódó felemás helyzetet azóta sem sikerült megnyugtatóan rendezni, illetve az érintettek számára egyértelműen tisztázni. Ezt mutatja a Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium 1996-ban kelt állásfoglalása, mely szerint „a korábban MÁV kezelésébe került iparvágányok tekintetében az engedélyezési eljárás lefolytatásával kapcsolatos kötelezettségek és pénzügyi terhek a MÁV Rt.-t terhelik. Ennek megfelelően a hatósági engedélyt a MÁV Rt.-re kell átruházni, azonban javasoljuk, hogy ez az átruházás az engedély érvényességének lejártát követő új eljárás keretében történjen”.<sup>44</sup> Mindez azt eredményezte, hogy ma számos iparvágány nem az iparvágány-használók, hanem a MÁV tulajdonában, illetve kezelésében van.

91) A vasúti áru fuvarozási szerződésekről szóló 153/1996. (X.15.) Korm.rendelet (a továbbiakban: VÁSZ) 48. § (1) bekezdése értelmében az iparvágány használatára, az azon történő árukezelésre és kiszolgálásra vonatkozó feltételeket a vasúttársaság és az iparvágány használója szerződésben határozzák meg.<sup>45</sup> Amennyiben az iparvágány a vasúttársaság tulajdonában áll, a vasút az iparvágányt ún. iparvágány használati szerződés (a továbbiakban: IHSZ) keretében engedi át használatra a vasúti szolgáltatást igénybe vevő részére. Az IHSZ lényegében egy bérleti szerződés, amelyben a tulajdonos vasúttársaság az iparvágány-használó vasúti küldeményeinek ki- és berakása érdekében, bérleti díj ellenében használatra átengedi az iparvágányt és tartozékait. A szerződés szabályozza a vágány és az iparvágányhoz tartozó vasúti létesítmények működtetésével kapcsolatos egyes rendelkezéseket, az üzemeltetés részletes előírásait jellemzően az iparvágány szolgálati utasítás tartalmazza. Amennyiben egy iparvágány több cég telephelyének kiszolgálására is alkalmas, az iparvágány-használók és a tulajdonos vasút közös használati megállapodást kötnek, vagy a vasúttársaság az IHSZ-ben hozzájárul a közös használatához. Az iparvágányon bonyolítandó árukezelés, kiszolgálás feltételeit a felek az ún. iparvágány szolgáltatási

---

<sup>43</sup> Tekintettel arra, hogy a tulajdonjog mindkét esetben az államot illette meg, a vasút és az építtető egyaránt csak kezelői jogot gyakorolhatott az iparvágány felett.

<sup>44</sup> Vj-22/2005/25/3. sz. melléklet. Ld. pl. a MERT telephelyére vezető bükkábrányi iparvágány használatbavételi engedélyének átruházását (Vj-22/2005/27/1. sz. melléklet).

<sup>45</sup> A VÁSZ 48. §-a az iparvágányokkal kapcsolatban a további rendelkezéseket tartalmazza:

(2) A vasúttársaság – eltérő megállapodás hiányában – a fuvarozási szerződés teljesítését az iparvágányon történő áruátvétellel kezdi meg, illetve az áru átadásával fejezi be. Ha a vasúti kocsi kiállítását, kihúzását az iparvágány használója végzi, a fuvarozási szerződés teljesítése a kiszolgáló állomáson kezdődik, illetve fejeződik be.

(3) Az iparvágányon megrakott kocsik és szállítótartályok zárható szerkezeti nyílásait, továbbá a kocsik ponyváit a feladónak is kocsizárral kell ellátnia.

szerződésben (a továbbiakban: ISZSZ) határozzák meg. Az ISZSZ tartalmazza egyrészt a kiszolgáló vonatok közlekedésének szervezését, irányítását, másrészt a vasúti kocsik kiállítását, továbbítását, rakodását, az áruforgalom bonyolításához szükséges vasúti dolgozók vezénylését. Ez a szerződés határozza tehát meg – az IHSZ figyelembevételével – a fuvarozó vasúttársaság és az iparvágány-használó jogait és kötelezettségeit a küldemények átadásával és átvételével, a kiszolgálás rendjével kapcsolatban. Azokban az esetekben (pl. több vágányból álló vágánycsoport esetén), amikor az iparvágány egyes elemei a vasút, míg más elemei az iparvágány-használó tulajdonában vannak és az infrastruktúra elem tulajdonos vasút vállalat látja el a kiszolgálást is, az ISZSZ magát a használati megállapodást is tartalmazhatja.

92) A MÁV tulajdonában álló iparvágányok kezelését, működtetését a vizsgált időszakban a MÁV ÁFU látja el, így az egyes iparvágány-használókkal kötött IHSZ, illetve ISZSZ esetében, továbbá az esetleges iparvágány hozzáférést igénylő más vasúttársaságokkal szemben a MÁV részéről az ÁFU járt el.

#### IV.2.3. A vasúti pálya és tartozékainak igénybevétele (kapacitás-elosztás és pályahasználati díjmegállapítás)

93) A vasúti pályához és tartozékaihoz való hozzáféréssel, az országos közforgalmú pálya kapacitásának elosztásával, a pályahasználati díj meghatározásával és az irányelvekben is előírt (elkülönült kapacitás-elosztó és szabályozó) szervekkel kapcsolatos alapvető rendelkezéseket a Vtv. 2. § (6) bekezdése és a 2/A.-2/D. §§-ok, a részletszabályokat a 66/2003. (X.21.) GKM-PM együttes rendelet és a 67/2003. (X.21.) GKM rendelet tartalmazzák. Eszerint a pályavasút, illetve a vasúti társaság köteles – a vasúti pálya kapacitásának elosztása alapján, valamint pályahasználati díj ellenében – a vasúti pálya<sup>46</sup> és tartozékai<sup>47</sup> igénybevitelét lehetővé tenni.

94) Tekintettel arra, hogy a pályavasúti szervezet és a vállalkozó vasúti tevékenységet is végző szervezetek (jogi, szervezeti, illetve döntés-hozatali szempontból történő) szétválasztása nem történt meg, a 2001/14/EK irányelv értelmében a pályakapacitás elosztását és a pályahasználati díj megállapítását az integrált vasúti társaságtól független elosztási és díjszabási szervnek kell végeznie. A Vtv. ennek következtében úgy rendelkezik, hogy az országos közforgalmú vasúti pályakapacitás elosztását és a pályahasználati díj megállapítását egyszemélyes állami tulajdonban lévő – a vasúti társaságtól, illetve a vállalkozó vasúttól szervezetileg és döntéshozatali rendjében független – korlátolt felelősségű társaságként működő vasúti pályakapacitás-elosztó szervezet végzi. Az állam a vasúti pályakapacitás-elosztó szervezet feladatainak ellátására létrehozta a Vasúti Pályakapacitás-elosztó Kft.-t (a továbbiakban: VPE).

95) A VPE a vasúti pálya igénybevitelének feltételeiről Hálózati Üzletszabályzatot (a továbbiakban: HÜSZ) készít. A HÜSZ a pályavasút országos közforgalmú normál-, széles- és keskeny- nyomtávú vasúti infrastruktúrájára vonatkozik. A HÜSZ tételesen fel is sorolja az országos közforgalmú vasúthálózatot alkotó vonalakat (azok számozásának és legfontosabb műszaki-technikai jellemzőinek megjelölésével). A HÜSZ tartalmazza – a Vtv. és a vonatkozó miniszteri rendeletek rendelkezéseire is figyelemmel – a szóban forgó

---

<sup>46</sup> A Vtv. értelmező rendelkezései alapján vasúti pályának minősül a sínpálya, a hozzá tartozó – jogszabályban vagy hatósági előírásban megállapított – védő (biztonsági) földterülettel; valamint a magasvasút, a függőpálya és a sífelvonó esetében a hordozásukra és mozgásirányuk vezérlésére szolgáló tartószerkezet, kötél és sín, ideértve ezek tartozékait és az elhelyezésükre szolgáló földterületet (15. § a) pont).

<sup>47</sup> A vasúti pálya tartozékainak minősül a vasúti alagút, a híd és az átereszt, a vasútnak vasúttal és más közlekedési úttal való kereszteződése, a vasúti peron, a rakodó-, járműmozgató, mérlegelő- és egyéb – a személyszállítást és áruforgalmat kiszolgáló – berendezés, a vasúti távközlő, jelző- és biztosítóberendezés, a vasúti villamos felsővezeték és az ehhez kapcsolt berendezés (15. § b) pont).

pályahálózat kapacitásának elosztására és a vasúti pályahasználatra vonatkozó feltételeket és szabályokat, valamint a pályahasználati díjak alkalmazásának feltételeit és a díjakból nyújtható kedvezményeket. A VPE-nek a HÜSZ-t – az érdekeltekkel (pályavasúti társaság, vasútállomások, az Európai Unió tagállamainak pályakapacitás-elosztó szervezetei) történt egyeztetést követően – legalább négy hónappal a vasúti pálya igénybevételére irányuló kérelmek benyújtási határideje előtt a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium hivatalos lapjában közzé kell tennie. A HÜSZ-ben:

- meg kell jelölni a rendelkezésre álló menetvonalak számát,
- meg kell határozni a vasúti pályahasználat feltételeit,
- ismertetni kell a pályakapacitás-elosztásának elveit és feltételeit,
- ismertetni kell azt, hogy a pályakapacitás kihasználásának korábbi mértékét az újabb pályakapacitás-elosztási kérelmek elbírálásánál hogyan és mennyiben veszik figyelembe,
- meg kell határozni azokat az eseteket és feltételeket, amelyeknél a vasúti pálya használata esetenként korlátozható,
- meg kell határozni a vasúti pálya eseti használatára vonatkozó, valamint a nemzetközi szolgáltatásokkal összefüggő kérelmek elbírálásának a szabályait,
- meg kell hirdetni a kapacitáselosztás részletes ütemtervét,
- meg kell határozni a túlterhelt vasúti pálya esetén követendő eljárási szabályokat,
- tájékoztatást kell adni arról, hogy a pályavasúti társaság a vasúti pályahasználatához kapcsolódó szolgáltatások közül – kötelezően, illetve a vasútállomást külön megrendelése alapján – milyen szolgáltatásokat végez.

A HÜSZ-t a közlekedési miniszter és a pénzügyminiszter együttesen hagyja jóvá.

96) Ha egy vasútállomást igénybe kívánja venni az országos közforgalmú vasúti pályát vagy a pálya meghatározott szakaszát, kérelemmel kell fordulnia a VPE-hez. Annak ellenére, hogy a vasúti pályakapacitás-elosztó szervezet gazdasági társaság formájában működik, a kapacitáselosztás és a pályahasználati díj megállapítása államigazgatási / közigazgatási hatósági eljárás keretében történik. Az első fokon eljáró VPE eljárására 2005. október 31-ig az államigazgatási eljárás általános szabályairól szóló 1957. évi IV. törvény (a továbbiakban: Áe.), november 1-től a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. törvény (a továbbiakban: Ket.) rendelkezéseit kell – a Vtv.-ben foglalt eltérésekkel – alkalmazni. A VPE illetékességét a kérelemmel érintett vasúti pálya határozza meg. A beérkezett kérelmek alapján a VPE osztja el a menetvonalakat, vagyis határozza meg azt, hogy mely kérelmező, mely időpontban (egy menetrendi időszakra, ennél rövidebb határozott időtartamra vagy eseti igénybevételre) és mely szakaszon használhatja a vasúti pályát. A kérelemben a menetvonal igényléshez kapcsolódó egyéb szolgáltatásokra vonatkozó igényt is meg kell jelölni. A HÜSZ alapján a kiutalt menetvonal hozzáférést és használati jogot jelent, a menetvonalhoz tartozó nyílt vonalak, állomási fővágányok, kitérők és vágánykapcsolatok, műtárgyak, a jelző- és biztosító berendezések által nyújtott szolgáltatások, valamint a felsővezeték-rendszer, továbbá a kiutalt menetvonalon a vonatforgalom lebonyolítására (beleértve az ahhoz szükséges eszközök és adatok kezelését, illetve továbbítását) vonatkozóan.

97) Amennyiben a benyújtott kérelem a VPE megítélése szerint teljesíthető, határozatával értesíti a kérelmezőt, valamint az országos közforgalmú vasúti pályát üzemeltető vasúti társaságot a kérelem tartalmáról és a megállapított pályahasználati díjról. Amennyiben a VPE úgy ítéli meg, hogy a benyújtott kérelem teljesítése a rendelkezésre álló pályakapacitás elégtelensége vagy hiánya miatt nem lehetséges, egyeztetést kezdeményez a kérelmezővel és



az országos közforgalmú vasúti pályát üzemeltető vasúti társasággal és az egyeztetés során létrejött egyezséget határozatával jóváhagyja. Ha az egyeztetés nem vezet eredményre vagy a kérelmező, illetve az országos közforgalmú vasúti pályát üzemeltető vasúti társaság a VPE határozatában foglaltakkal nem ért egyet, a Pályahasználati Testülethez fellebbezhet. Ugyanígy járhat el a vasútvállalat akkor, ha úgy véli, hogy a VPE kapacitás biztosítása tárgyában meghozott döntése során hátrányos megkülönböztetésben van része vagy a VPE az elosztási folyamat során nem a vonatkozó rendeletben foglaltak szerint járt el.

98) A Pályahasználati Testület a Közlekedési Főfelügyelet szervezetén belül működik, feladata a VPE-nek a kapacitás elosztására és a pályahasználati díjra vonatkozó eljárása és döntése ellen benyújtott fellebbezések másodfokú hatóságként történő elbírálása. A Testület határozatával a következőkről dönt:

- a Hálózati Üzletszabályzatban meghatározott követelmények,
- a kapacitáselosztási folyamat és annak eredménye,
- a megállapított a pályahasználati díj mértéke, szintje,
- a biztonsági tanúsítvány, a biztonsági szabályok és előírások végrehajtása és ellenőrzése.

99) A Vtv. rendelkezése értelmében a vasúti pálya igénybevétele iránti kérelemnek a VPE által történt elfogadása – a megállapított pályahasználati alapidíj ellenében – a következő szolgáltatások nyújtására kötelezi a vasúti pályát üzemeltető vasúti társaságot:

- a vasúti személyszállítás, illetve az árutovábbítás céljából az igénybevevő részére biztosítania kell a vasúti pálya rendeltetésszerű és biztonságos használhatóságát és tényleges használatát,
- biztosítania kell – az előbbi pontban foglaltak keretein belül – a nyílt vonalak, a forgalmi vágányok, a kitérők, a vágánykapcsolatok, a műtárgyak, valamint a jelző és biztosító berendezések használatát,
- végeznie kell a vonatforgalom irányítását és lebonyolítását, az ahhoz szükséges eszközök és adatok kezelését és továbbítását,
- végeznie kell az igénybevevő számára a vonatok közlekedéséhez szükséges egyéb információk továbbítását.

100) A pályahasználati alapidíj (a pályahasználati kérelmek kezelésével és a menetvonalak kiutalásával kapcsolatos adminisztráció költségének fedezésére szolgáló) lekötési díjből és (a vasúti pálya tényleges használatával kapcsolatos költségek fedezésére szolgáló) közlekedtetési díjből áll. A pályahasználati díj a rendeletben meghatározott esetekben felárral növelhető.

101) A VPE Kft. határozata alapján a vasútvállalat állapodik meg a pályavasúti társasággal a vasúti pályahasználat részletes feltételeiről és a díjfizetés módjáról, időpontjáról, a vasútvállalat és a pályavasúti társaság jogairól és kötelezettségeiről azzal, hogy a pályahasználati szerződésben a VPE Kft. döntését nem módosíthatják. A HÜSZ alapján a vasúti infrastruktúra pályahasználati szerződés nélkül nem használható. A szerződéskötést a jogosultnak kell kezdeményeznie. A szerződéskötéshez csatolni kell a VPE jogerős határozatát, valamint a HÜSZ-ben meghatározott más okiratokat és dokumentumokat. A pályavasutat a VPE menetvonalat kiutaló határozata alapján a vasúti infrastruktúrához való hozzáférést biztosító pályahasználati szerződésre nézve szerződéskötési kötelezettség terheli. A pályahasználati szerződés az infrastruktúra-használat műszaki, pénzügyi és jogi feltételeit szabályozza, a szerződés általános szerződési feltételeit a HÜSZ I. részének 2.3 melléklete, illetve II. részének 2.1 melléklete tartalmazza. A PV a MÁV szervezetén belül működő vasútvállalati tevékenységet folytató szervezetekkel (ÁFU, SZESZA) is pályahasználati

megállapodást köt, amely tartalmában megegyezik a pályahasználati szerződésre vonatkozó előírásokkal.

#### IV.2.4. Az országos közforgalmú vasúti pálya igénybevételének előfeltételei: a vasútvállalati működési engedély

102) Az országos közforgalmú vállalkozó vasút, illetve az országos közforgalmú vasúti társaság csak abban az esetben kezdheti meg és folytathatja működését, ha érvényes működési engedélye van. Más vasútvállalat (belföldi székhelyű helyi közforgalmú vasút, saját használatú vasút, illetve külföldi székhelyű vasút) működéséhez működési engedély abban az esetben szükséges, ha tevékenysége során az országos közforgalmú vasúti pályát személyszállítás vagy árutovábbítás teljesítése céljából igénybe veszi. Olyan vasút, amelynek működési engedélye nincs, az országos közforgalmú vasúti pályát még esetleg sem veheti igénybe. A működési engedély az országos közforgalmú vasúti pálya igénybevételének az előfeltétele, azonban önmagában, a VPE Kft. menetvonal engedélye nélkül az országos közforgalmú vasúti pálya tényleges használatára nem jogosít.

103) A határozatlan időre szóló működési engedélyt – a vasútvállalat kérelmére – a Központi Közlekedési Felügyelet (a továbbiakban: KKF) adja ki.<sup>48</sup> A működési engedély kiadásának a feltétele, hogy a vasútvállalat megfeleljen

- az üzleti jó hírnévvel,
- a pénzügyi teljesítőképességgel,
- a szakmai alkalmassággal kapcsolatos követelményeknek.

104) Ezen kritériumokat a rendelet tovább pontosította, azonban a részletszabályokat a gyakorlatban a KKF dolgozta ki. Így a rendelet értelmében az üzleti jó hírnévvel kapcsolatos követelménynek az a vasútvállalat felel meg, amely ellen sem csőd-, sem felszámolási eljárás nincs folyamatban, továbbá amelynek vezetőjénél, vezető tisztségviselőjénél, illetve az egyéni vállalkozónál nem áll fenn személyes megbízhatóságot kizáró ok (pl. vezető, illetve vezető tisztségviselő volt olyan gazdálkodó szervezetnél, amelynek a fizetése képtelenségét a bíróság jogerősen megállapította vagy amelyet a cégbíróság a cégjegyzékből hivatalból törölt, illetve szociális, munkajogi, illetve vámjogi kötelezettségeinek a teljesítésében jelentkező súlyos vagy ismétlődő mulasztás miatt jogerősen elmarasztalták). A pénzügyi teljesítőképességgel kapcsolatos követelménynek az a vasútvállalat felel meg,

- amely rendelkezik a vasútüzem rendes működéséhez szükséges pénzügyi eszközökkel és teljesíteni tudja a meglévő, valamint a működési engedély kiadását követő 12 hónapban várható pénzügyi kötelezettségeit,
- amelynek nincs 6 hónapnál régebbi adó-, vám-, járulékfizetési, illetve egyéb köztartozása,
- amely képes – felelősségbiztosítás vagy azzal egyenértékű intézkedés (vagyonbi biztosíték, illetőleg megfelelő garancia) útján – teljes egészében megtéríteni az utasok, a fuvaroztatók és harmadik személyek részére azokat a károkat, amelyekért felelős.

105) A vasútvállalatok felelősségbiztosításával, kártérítési felelősségével kapcsolatos további részletszabályok jogszabályi szinten nem kerültek kidolgozásra, ezért – mint az a KKF tájékoztatójában is szerepel – a rendelet végrehajtása és az ügyfelek egységes megítélése érdekében a KKF tájékoztatóban szabályozta le a vasútvállalatokkal szemben elvárt

---

<sup>48</sup> A KKF által kiadott működési engedéllyel egy tekintet alá esik az a működési engedély, amelyet az Európai Unió valamely tagállamának illetékes hatósága ad ki az adott államban alapított vasútvállalat részére.

feltételeket. Tájékoztatójában a KKF a felelősségbiztosítás vagy más kártérítési biztosíték megállapítását biztosítási szakértői szakvéleményhez kötötte.

106) A szakmai alkalmassággal kapcsolatos követelményeket a rendelet úgy határozza meg, hogy a vasútállomás rendelkezik a vasútüzem működéséhez és a biztonságos vasúti szolgáltatások nyújtásához szükséges személyi és tárgyi feltételekkel, a biztonságos üzemirányításhoz és felügyelethez megfelelő irányító szerve van, és személyzetének – különösen a műszaki irányító személyzetnek, a vasúti járművezetőknek, valamint a biztonságért felelős más személyeknek – a vasúti szolgáltatás biztonságos végzéséhez megfelelő képzettsége és gyakorlata van.

107) A KKF a működési engedély kiadását követően is jogosult a működési engedély kiadásának alapjául szolgáló feltételek fennállásának ellenőrzésére és az ellenőrzés eredményétől függően az engedélyt felfüggesztheti, illetve visszavonhatja.

#### IV.2.5. A vasúti tevékenység végzésével kapcsolatos további hatósági előírások

108) A vasúti pálya használatára való alkalmasság igazolásának másik feltétele a vasútbiztonsági tanúsítvány megszerzése. A Vtv. definíciója alapján a vasútbiztonsági tanúsítvány az az igazolás, amely tanúsítja, hogy a vállalkozó vasút, illetve a vasúti társaság, valamint a külföldi székhelyű vasúti társaság járművei és személyzete alkalmasak a biztonságos vonatközlekedtetésre. Vasútbiztonsági tanúsítvány szükséges a Magyar Köztársaság vasúthálózatának (bármely részének, nemcsak az országos közforgalmú hálózatnak) üzemeltetéséhez vagy használatához, azaz a pályavasúti és vállalkozó vasúti tevékenységhez egyaránt.

109) A tanúsítvány azt igazolja, hogy a jogosult létrehozta saját vasútbiztonsági irányítási rendszerét és ki tudja elégíteni a vasúti közlekedés biztonságára vonatkozó közösségi és nemzeti jogszabályokban meghatározott követelményeket. A jogszabályokban meghatározott műszaki, működési és biztonsági követelményeket a tanúsítvány jogosultjának a vasúttársaság személyzetére, gördülőállományára és belső szervezetére vonatkozóan is teljesítenie kell. A tanúsítványt ötéves időtartamra a közlekedési felügyelet adja ki. A vasútbiztonsági tanúsítvány kiadásának részletszabályait is a gyakorlatban a KKF-nek kellett kidolgoznia.

110) A vasúti közlekedés hatósági feladatait a közlekedési miniszter irányítása és felügyelete alatt működő egységes közlekedési hatóság (a megyei felügyelet és a Közlekedési Főfelügyelet) látja el. A vasút veszélyes üzemi jellegére tekintettel a vasút-üzemeltetési és fuvarozási tevékenység valamennyi eleme lényegében engedélyköteles, így a már említett működési engedély és vasútbiztonsági tanúsítvány mellett hatósági engedély szükséges vasúti pálya és tartozékai építéséhez (létesítéséhez), átalakításához, használatbavételéhez és megszüntetéséhez; a vasúti jármű belföldi üzemben tartás céljából történő gyártásához, behozatalához, átalakításához és első üzembe helyezéséhez; vasúti járművekre szerelt és vasútüzemi célt szolgáló kazánok, nyomástartó edények gyártásához, üzemben tartásához, átalakításához. A vasúti közlekedés biztonságával kapcsolatos vasúthatósági feladatoknak – a tárgyi mellett – személyi oldala is van, a közlekedési hatóság hatáskörébe tartozik ugyanis a vasúti szakemberek és oktatóik vizsgáztatása, illetve ennek megszervezése is.

## V.

### Az eljárás alá vont álláspontja

#### A vizsgálat során tett nyilatkozatai

111) A piacnyitással kapcsolatos nemzetközi tapasztalat, hogy a piac liberalizálásával a létrejövő vállalatok a korábbi nemzeti vállalat piacaiból szereznek meg szegmenseket. Ennek felismerésével a MÁV arra a következtésre jutott, hogy a várható piacvesztést mind rövidtávú, mind pedig stratégiai alkalmazkodással kell ellensúlyozni.

112) A liberalizáció és az új vasútvállalatok piacra lépésének sikerességét a MÁV álláspontja szerint alapvetően a hiányzó, ellentmondó, illetve hiányos jogi és hatósági szabályozási keretek, feltételek veszélyeztetik.

113) A magánvasutak működési nehézségeinek forrását elsősorban a vasútvállalatok tőkeerejének és szakmai ismereteik, tapasztalatok hiányában látja. Egy vasúttársaság üzemeltetéséhez szükséges eszközpark beszerzésének és működtetésének magasak a költségei, az új társaságok törzstőkéje azonban gyakorta alacsony. Ez a körülmény a társaságok pénzügyi-gazdasági alkalmasságát egyértelműen kétségessé teszi, és kihat a társaságok szakmai alkalmasságára is.

114) A pályahasználati szerződés megkötésének rendjét a MÁV-on belül a szerződéskötések rendjéről szóló 2/2003. (VII.11. MÁV Ért. 28.) VIG. számú utasítás határozza meg. A pályahasználati szerződés ezen utasítás 5. pontja szerinti típusszerződésnek minősül, amelynek feltételei egységes elveken nyugszanak. Ezen egységes elv- és feltételrendszer szerződésben való érvényesítése biztosítja a vasúti pálya és tartozékaihoz való diszkriminációmentes hozzáférést, a versenysemlegességet. A MÁV álláspontja szerint a vizsgálat tárgyát képező, 2004/05-ös menetrendi évre vonatkozó pályahasználati szerződéskötés során is a fentiek szerint járt el.

115) A bankgarancia kikötésével kapcsolatban előadta, hogy a MÁV szerződéseit szerződést biztosító mellékkötelezettségek kikötésével támasztja alá. A szerződést biztosító mellékkötelezettségeken belül a fizetési biztosítékok kikötésének eljárási rendjét a szerződések pénzügyi felülvizsgálatának valamint, a szerződést biztosító jogintézmények biztosítékok elfogadásának szabályairól szóló 15/2004. (MÁV Ért. 4. ) Pü.Ir.VIG utasítás határozza meg. Az utasítás célja „A MÁV Rt. által kötött szerződések pénzügyi feltételeinek biztosítása, a tervtartás erősítése és a vevőbefogadás kockázatának mérséklése”. ...” Az utasítás tárgyi hatálya kiterjed a MÁV Rt. által kötött minden szerződéskötésre ... „A jóváhagyási limiteknél az egy évre számított ellenszolgáltatás összegét kell a szerződés értékének tekinteni, amely megállapításánál az egy tervévben ugyanazon szerződő féllel megkötni tervezett azonos tárgyú szerződést kell figyelembe venni. ” 5.3. ... „, 10 millió Ft feletti szerződés esetében a SzSz (Szerződéskötő szervezet) a PSzSz-szel (Pénzügyi Szolgáltató Szervezet) vevőminősítést kell végeznie ”.

116) A pályahasználati szerződésben a feltétel nélküli bankgarancia arra szolgál, hogy amennyiben a MÁV vevőpartnere fizetéképtelenné válna vagy bármely okból nem fizetne a MÁV-nak, a bank kifizesse helyette a felhalmozódott pályahasználati díjhátralékot. A bankgarancia beváltására kizárólag a szerződéses partner szerződésszegő magatartása, ezen belül a pályahasználati díj nem teljesítése esetén kerül sor.

117) A biztosíték összegét részben a várható, vasútvállalat által fizetendő pályahasználati díjból, részben abból vezeti le, hogy milyen kockázatot vállal a MÁV a pályahasználati díj fizetési kötelezettség elmaradása, illetve késedelme esetén. A MÁV menetrendi évenként tervezi a VPE által kiutalt éves menetvonalak és ahhoz kapcsolódó pályavasúti szolgáltatások

pályahasználati díját, a HÜSZ-ben meghirdetett díjak figyelembevételével. Az éves pályahasználati szerződés összegének ismeretében a havi tervezett pályahasználati díjbevétele vasútvállalatonként is tervezhető az időben egyenletes megoszlású pályahasználat következtében. Az a vasútvállalat, amely nem igényel éves menetvonalat, nyilatkozik arra vonatkozóan, hogy az adott menetrendi évben várhatóan mekkora pályahasználati díjköltséggel számol. Ebben az esetben ezen díjköltség képezi alapját a számításnak.<sup>49</sup>

118) A pályahasználati díjról a MÁV havonta utólag, a pályahasználatot követező hónap 6-áig állítja ki a számlát, majd azt megküldi a vasútvállalatnak. A fizetési határidő a kézhezvételtől számított 8 nap. Amennyiben a vasútvállalat a számlát a fizetési határidőnek megfelelően, általában a pályahasználatot követő hónap 14-éig nem egyenlíti ki, a MÁV írásbeli felszólítást bocsát ki, amely szerint, a felszólítás kézhezvételétől számított 30 napon belül kell a vasútvállalatnak a késedelmet kiküszöbölnie és kiegyenlítenie a pályahasználati díj tartozását. A pályavasút rendkívüli felmondási jogot gyakorolhat akkor, ha a vasútvállalat mulasztását a fenti írásbeli felszólítás ellenére, a felszólításban szereplő határidőig nem számolja fel. Mindez azt jelenti, hogy a MÁV fizetési késedelem, illetve a fizetés elmaradása esetén 2,5 hónapra járó pályahasználati díjnak megfelelő kockázatot vállal. A vasútvállalat fizetési késedelme, illetve fizetési kötelezettségének elmulasztása esetén 2,5 hónapig használja a vasúti pályát a MÁV terhére, a MÁV ugyanis a pályahasználati szerződésben foglaltak szerint csak a fizetési kötelezettség teljesítésének 2,5 hónapos késedelme, illetve elmaradása esetén él a rendkívüli felmondás lehetőségével. Álláspontjuk szerint a fent körülírt módszer objektív és arányos a MÁV által viselt kockázattal.

119) A 2004/2005. menetrendi évre szóló pályahasználati szerződések megkötése során a fizetési biztosítékként kért feltétel nélküli bankgaranciát az MMV és a MÁV Hajdú – kifogás jelzése nélkül – benyújtotta, amelynek alapja mindkét esetben a tervezett eseti menetvonal igénynek megfelelő éves várható pályahasználati díj volt. A Floyd azonban nem nyilatkozott a menetrendi év eseti általa tervezett menetvonal igényre vonatkozóan, ezért vele az éves 90 millió Forint összegű pályahasználati szerződést nem kötötték meg. Többszöri egyeztetés után a Floyd is elfogadta azt a feltételt, mely szerint amennyiben a szerződéses érték eléri a 10 millió Forintos értékhatárt, a Floyd arányos mértékű biztosítékot nyújt bankgarancia formájában.

120) Az iparvágány hozzáférési ügyekkel kapcsolatban előadta, hogy a 2001/14/EK irányelv, a Vtv., valamint a 67/2003. (X.21.) GKM rendelet és a HÜSZ szerint a pályahasználati szerződés csak az országos közforgalmú vasúti pálya és tartozékai használatára jogosítja a vasútvállalatokat. A nem országos közforgalmú pálya, illetőleg kötelezően nyújtandó infrastruktúra-elem használatot, illetőleg szolgáltatást (pl. iparvágány-használat) a MÁV polgári jogi alapon köteles nyújtani. A MÁV álláspontja szerint ezt az értelmezést támasztja alá a 2001/14/EK irányelv 1. cikk (3) bekezdés d) pontja, mely szerint [A tagállamok ezen irányelv hatálya alól kivonhatják] azon magántulajdonban levő vasúti infrastruktúrát, amelyet kizárólag az infrastruktúra tulajdonosa használ saját áruszállítási tevékenységére. A Vtv. 3. § (2) bekezdése értelmében az (1) bekezdés hatálya [országos közforgalmú vasúti pálya és tartozékai] alá nem tartozó vasúti pálya (saját használatú vasút pályája, iparvágány, üzemi vágány) és tartozékai, az üzemi létesítmény, a vasúti jármű bármely természetes vagy jogi személy, jogi személyiség nélküli szervezet tulajdonában lehet. A MÁV hangsúlyozta azt is,

---

<sup>49</sup> A HÜSZ 4.3 b) pontja lehetőséget ad az éves menetrend módosítására. A 4.3 b) pontban leírtak azt jelentik, hogy az éves menetrend módosítás hatálybalépése előtt 5 héttel leadott menetvonal igények a menetrendi év hátralévő időszakára éves menetrendi megrendelésnek minősülnek. Erre a pályahasználati szerződés értelmében lehetősége van azon vasútvállalatnak is, amely a HÜSZ 4.3 a) pontja szerint korábban nem igényelt éves menetvonalat. Tehát az adott menetrendi év időtartamára kötött szerződés – amely aláírásakor éves menetvonal kiutalást nem tartalmaz – a menetrendi év meghatározott dátumaitól kezdődően lehetőséget ad éves menetvonal igény beadására is.

hogy az iparvágány-tulajdonos személyétől függő bármilyen különbségtétel sérti a tulajdonhoz tapadó alkotmányos jogosítványokat.

121) A MÁV álláspontja szerint a Vtv. és vonatkozó jogszabályok alapján nem kötelezően nyújtott szolgáltatásokat a MÁV polgári jogi alapon, kölcsönös megállapodással, diszkrimináció mentesen, a Tpvt. rendelkezéseit betartva köteles nyújtani. A HÜSZ-ben meg nem hirdetett, nem kötelezően nyújtandó szolgáltatásokra a vasútvállalatok kezdeményezésére a PV külön megállapodást köt azokkal, akik rendelkeznek pályahasználati szerződéssel. Külön megállapodás alapján nyújtott szolgáltatásnak minősül a járműtárolás, a vonatfelvétel és féksúlyszázalék-számítás. A pályahasználati szerződés tartalmához – azaz a menetvonal-igényekhez – kapcsolódó járulékos szolgáltatásokra a PV 2005. június 3-ig két külön megállapodást kötött (mindkettőt 2005. évben). Ezek a szerződések is egységesen a Szerződéskötések rendjéről szóló VIG. utasítás szerint kerültek megkötésre.

122) Az ÁFU az által nyújtott infrastruktúra szolgáltatások (elsősorban iparvágány hozzáférés) igénybevételéhez szükséges szerződések megkötésére kevésbé tudott felkészülni egységes feltételekkel, mivel a partner legtöbb esetben a közlekedés napján értesítette az üzletágot igénybevételi szándékáról. A szerződéskötésre általában ezt követően került sor. Ennek kiküszöbölésére készítette az ÁFU az általános szolgáltatási ajánlatot.

123) A *bükkábrányi iparvágány* tulajdonviszonyait tekintve a földterület a MERT, az iparvágány a MÁV tulajdona. Mivel az iparvágány magántulajdonban áll és a magántulajdonban lévő bükkábrányi iparvágányon kizárólag a MERT kiszolgálása történik<sup>50</sup>, a VPE nem jogosult a nem állami tulajdonban lévő vasúti pályakapacitás elosztására, ezáltal a VPE menetvonal engedélyt a bükkábrányi iparvágány használatára nem adhatott.

124) A bükkábrányi iparvágány használatát és kiszolgálását a MERT és a MÁV között létrejött hatályos szerződések szabályozzák. Az iparvágány használatbavételi engedélyéről rendelkező, 2004. november 23-án kelt KKF határozat szerint az engedély 2014. október 30-ig érvényes. A határozat szól arról is, hogy az iparvágány üzemvitelét, fenntartását és árukezelését az ISZSZ szerint kell megszervezni és végezni. Az ISZSZ egyértelműen szabályozza az iparvágány kiszolgálását (6. pont), és azt is, hogy a MERT belső vasútüzemet nem működtet (10. pont). Az ISZSZ 13. pontja alapján a szerződést bármelyik fél január 1-i hatállyal, hat hónapi felmondási idővel minden indoklás nélkül felmondhatja. Mindezeket összevetve, a hatósági engedély feltétele az ISZSZ szerinti munkavégzés, az ISZSZ alapján a MÁV szolgálja ki az iparvágányt, és a szerződést egyik fél sem mondta fel. A MERT 2005 januárjáig nem tájékoztatta a MÁV-ot a szerződéseket illető módosítási szándékáról, ezért a MÁV megkereste az erőművet, egyértelmű választ azonban nem kapott.

125) *Eperjeskén* (záhonyi átrakó) a megrakáshoz 2005. február 28-án Felsőzsolcáról indultak az üres kocsik saját mozdonnyal. Záhony központ a menetvonal engedélyről a VPE-től e-mailen kapott tájékoztatást február 28-án délután. A vonat 28-án 23 óra 20-kor érkezett meg. A tárgyalások elhúzódtak 4.00 óráig, ezt követően történt a megrakás. A vonat továbbítva lett 5-én 4 óra 40-kor, Kazinbarcikára érkezett 5-6.00 körül. A beállításra a döntés március 9-én született meg. A kijánlott díjakat akkor fogadta el az MMV. Ezek a problémák az első vonatnál fordultak elő a másik kettő rendben leközeledett. Záhony térségében a nyomtáv eltérés miatt szükségeszerű átrakási tevékenység hatékony végzése, az operatív tevékenység egy központú irányítása indokolta a forgalmi jellegű tevékenység ÁFU létszámába tartozó dolgozók általi végrehajtását. Ez azonban nem lehet akadály a vasútvállalatok a kincstári tulajdonú közforgalmú pályahálózathoz való hozzáféréseinek. Az ÁFU által végzett járulékos szolgáltatások díjának megfizetése esetén bármely vasútvállalat a HÜSZ-ben foglalt feltételek mellett hozzáférhet a területen működtetett infrastruktúrához.

---

<sup>50</sup> A MÁV álláspontja szerint az iparvágány ezáltal a 2001/14/EK irányelv 1. cikk (3) bekezdés d) pontjában foglalt kivétel alá esik.

126) Az Eperjeske-átrakó vágányok a MÁV kezelésében vannak (azaz nem tartoznak a közforgalmú infrastruktúra hatálya alá). A konkrét esetben a VPE kiadta a közforgalmú pályaszakasz használatára jogosító engedélyt az MMV részére. Az engedély azonban a MÁV kezelésében lévő – az áru berakásához szükséges – szénosztályozó vágányok használatára nem terjedt ki. Az MMV a teljes fuvartovábbítási folyamat bonyolítása érdekében ezen vágányokra használati igényt nyújtott be a MÁV-hoz, amely a pályaliberalizáció kezdete óta az első ilyen jellegű kérés volt. A MÁV áttekintve a körülményeket, ebben az egyedi esetben biztosította a partner részére a MÁV tulajdonában lévő vágányokon való szénküldemény mielőbbi berakásának feltételeit.

127) Záhony térségében a nyomközváltás tényéből adódóan – főszabályként – a MÁV az SZMGSZ alapján köteles a küldemények átrakással vagy áttengelyezéssel történő továbbítására. Külön megállapodás alapján lehetőség van a széles nyomközön történő kiállításra, illetve az ukrán oldalon való átrakásra. Záhony térségében több olyan iparvágány működik, amelyeken átrakást is végeznek. A térségben kizárólag olyan infrastruktúra-elem lehet jogszerűen a MÁV tulajdonában, amely nélkül az országos közforgalmú vasúti pályához történő diszkriminációmentes hozzáférés harmadik vasúttársaság részére lehetséges.

128) A Floyd *BILK Terminál* iparvágányához való hozzáférésekor a jogi helyzet hasonló a bükkábrányi iparvágány kapcsán elmondottakhoz. A KKF 2004. szeptember 16-án kelt levelében közölte, hogy a „BILK Kombiterminál Rt. iparvágány használati ügye” folyamatban van, a használatbavételi bejárás időpontjáig az iparvágány kiszolgálható az építési engedélyben, a MÁV forgalomba helyezési engedélyében, és a felek (MÁV és BILK Kombiterminál Rt.) között létrejött szerződés feltételei szerint.

129) A felek között létrejött együttműködési szerződés II.1. pontja (Az árukezelési hely kiszolgálása) szerint „a díjszabási pontot a MÁV Rt. szolgálja ki”, az V. pont (Vegyes rendelkezések) utolsó előtti bekezdése alapján a felmondási idő hat hónap. Mindezeket összevetve, az iparvágány a felek között létrejött szerződés feltételei szerint szolgálható ki és a szerződést egyik fél sem mondta fel. Mivel a MÁV itt sem tudott előzetesen az érkező fuvarról, és a beállítás sürgős lett volna, ezért ajánlotta fel a Floyd-nak – a BILK-kel való hosszadalmasabb szerződéskötés helyett – a MÁV és a BILK közötti érvényes szerződés alapján a segítségét.

130) A MÁV utalt a BILK Terminál tisztázatlan vasúti jogi helyzetére is. A BILK területén két állomás (BILK Kombiterminál Budapest és Soroksár-Terminál) szerepel az országos közforgalmú vasutak árudíjszabási kilométermutatójában. BILK Kombiterminál Budapest állomás csak korlátozott kocsirakományú forgalomra van megnyitva, Soroksár-Terminál viszont áruforgalmi korlátozástól mentes állomás. Ugyanakkor ez utóbbi állomás áruforgalmi berendezésekkel nem rendelkezik, a küldemények kirakása a BILK Logisztikai Központ és a BILK DEPO iparvágányokon történik. Tényként állapítható meg ugyanakkor, hogy a ténylegesen működő iparvágányt Soroksár-Terminál állomás szolgálja ki, és a kiszolgálást a MÁV végzi. Ellentmondás, hogy bár Soroksár-Terminál országos közforgalmú, mindennemű korlátozástól mentes állomás, viszont – áruforgalmi berendezések híján – ténylegesen küldeményt feladni, illetve kiszolgáltatni ott nem lehet, és az állomásból kiágazó nem állami tulajdonban lévő iparvágányt a MÁV szolgálja ki.

131) A fentebb említett problémák nagy részében olyan fuvarokról volt szó, amelyhez a menetvonalat a vasútvállalat a közlekedés előtt két nappal igényelte és a közlekedést megelőző napon utalta ki a VPE a menetvonalakat. Mindezek után a magánvasút előzetes értesítés, tárgyalás, megegyezés, megállapodás nélkül kívánta használni a vitatott infrastruktúrát. Az időközben a VPE-hez eljuttatott levelében a MÁV közölte, hogy a magántulajdont képező és az EU-s és magyar jogszabályok által nem kötelezően nyújtandó szolgáltatások (így az iparvágányok) kérdésében szükségesnek tartja az előzetes megállapodást a magánvasút és a MÁV között, tekintettel például az egyéb ügyfelekkel kötött iparvágány használati szerződésekkel való összeegyeztethetőségre.

132) A MÁV védekezésében utalt továbbá az 1997. évi CXIV. törvény (Gt.) 29. § (1) bekezdésére, amely a gazdasági társaság ügyvezetését kötelezi arra, hogy tevékenységét „az ilyen tisztséget betöltő személyektől elvárható fokozott gondossággal, a gazdasági társaság érdekeinek elsődlegessége alapján” fejtse ki. A MÁV vezető tisztségviselőinek törvényszabta kötelezettsége tehát, hogy a MÁV összérdekét tekintsék elsődlegesnek. Ezért – a számviteli szétválasztástól függetlenül – az egységes MÁV vezetésének azon kell munkálkodnia, hogy (esetünkben) a PV és az ÁFU tevékenységének összehangolása révén, valamennyi jogszabály és törvényes rendelkezés betartása mellett az optimális gazdasági eredményt produkálja. Amennyiben a vasúttársaság vezetői tisztségviselői e kötelezettségük megszegésével vagy elhanyagolásával a MÁV-nak hátrányt okoznának, megvalósítanak az 1978. évi IV. törvényben (Btk.) foglalt hűtlen vagy hanyag kezelés tényállási elemeit (319. és 320. §).

133) A MÁV Hajdú *berentei iparvágányhoz* való hozzáféréssel kapcsolatban előadta, hogy az AES Borsodi Energetikai Kft.-vel a MÁV ÁFU Észak-magyarországi Központjának Iparvágány Használati és Szolgálati Szerződése van, amely visszavonásig érvényes. A szerződés szerint a szerződésben hétfőtől-péntekig, heti öt munkanapon van naponta egyszeri kiszolgálás. Az iparvágány befogadó kapacitása véges, a napi egyszeri csere során a Borsodi Erőmű területén belül lévő iparvágányra egyszerre csak 20 kocsi szén és 17 kocsi tűzifa fér be, ezért rendszeresen előfordul, hogy a Záhonyon keresztül importban és a belföldi feladásból érkező tűzifa küldeményeket már Miskolc-Rendezőben fel kell tartóztatni, mivel Kazincbarcika állomáson sincs szabad vágány az Erőműben beállításra váró tűzifás és szenes kocsik miatt. A szénrel rakott vasúti kocsikat az Erőmű be sem tudja fogadni, azokat az Erőművön kívül, a BC részére eladásra kerülő területen, a Berente Szénosztályozó vágányán fogadja, illetve ott tudják a vasúti kocsik kirakását megoldani. Mivel szeptembertől igen nagy ütemben érkezik a szén és a tűzifa is, ezért az ÁFU többször kezdeményezte a hétvégi műszakot az Erőműnél, hogy a Miskolc-Rendezőn és Kazincbarcikán beállításra váró kocsik mennyiségét csökkentse. A kocsikat mindig szigorúan az érkezésük sorrendjében állítják be. A magánvasút kiszolgálása azért nem volt zökkenőmentes, mert a vizsgált időszakban igen tömeges szén és tűzifa érkezés volt az AES Borsodi Hőerőmű iparvágányára. Az elegytorlódás miatt a szenes és fás vonatokat Záhony és a Miskolc-Rendező között is esetenként várakoztatni kellett, és a torlódás csökkentése érdekében az Erőművel egyeztetve szeptember 17-én még rendkívüli műszakot is beiktattak. A MÁV Hajdú kocsijai az érkezési sorrendet betartva kerültek be az Erőműbe, ezért vált az iparvágány csak szeptember 21-én hozzáférhetővé a MÁV Hajdú részére.

134) A fuvarozatókkal kötött keretmegállapodásokkal kapcsolatban előadta, hogy az ügyfelek megtartása az árufuvarozás rendszerének átalakítását, javítását és fejlesztését követelte meg a MÁV részéről. Ezt a tényt a liberalizáció előtt az ÁFU is felismerte, és ehhez igazította termék, illetve szolgáltatásfejlesztési stratégiáját. Ennek keretében az ÁFU a termékmenedzseri struktúra bevezetésén, az árufuvarozási központok és az értékesítési irodák létrehozásán felül 2003. október 1-től kialakította a „Key Account” menedzseri rendszert. A menedzser alapvető feladata a kiemelt ügyfelek igényeinek megismerése, azonosítása, gyors és pontos információnyújtás, folyamatos kapcsolattartás, a szolgáltatás során felmerült problémák megoldásában való részvétel. 2003-ban az Árufuvarozási Üzletág 15, 2005-től 20 legnagyobb partnere kapott egy-egy „Key Account” menedzsert. A kiemelt ügyfelek által fuvaroztatott küldeményekből származott fuvardíj bevétel az ÁFU összes fuvardíjbevételeinek mintegy 40 százalékát teszi ki.

135) Az ÁFU az elmúlt évek során több kiemelt ügyfelével (MAL, MOL, BC, MERT, Intercontainer-Interfrigo SA, AUDI) – ügyfelei kifejezett kérésére – hosszú távú megállapodást kötött, hogy a felek tervezhető stabil forgalommal, bevétellel és költséggel számolhassanak. Ezen megállapodások főként a fuvardíjakról szólnak.



136) A hosszú távú megállapodások ellentételezéseként végrehajtott beruházásokkal összefüggésben új minőség-, illetve hatékonyságnövelő szolgáltatásokat vezettek be, amelyek mindkét félnél költségmegtakarítást eredményeznek, így a MERT forgalmánál

- Füzesabonyból Bükkábrányba helyezték át a kocsivizsgálatot, ezzel az intézkedéssel a vonatot útközben nem kell külön megállítani, az esetleges hiányosságok, hibák kiküszöbölése a feladásnál megtörténhet;
- 15 kocsi helyett 17 kocsira növelték az egy irányvonattal továbbított kocsik mennyiségét, ezzel minden 8. vonatot „megtárolják”;
- kidolgozás alatt van az elektronikus adatcserére vonatkozó megállapodás, amely a fuvarlevél és a kocsijegyzék kiváltását teszi lehetővé, valamint gyors információáramlást biztosít.

Más beruházás a hosszú távú megállapodásokkal összefüggésben ténylegesen nem történt.

137) A MÁV szerint a hosszú távú együttműködés pusztán ármegállapodásnál több előnyt jelent. A hosszú távú szerződések alapján a MÁV beruházásokat hajthat végre, nagyobb szerepet vállalhat a fuvaroztató logisztikájában (pl. vasútüzemet üzemeltet a partnernél). Hosszú távú szerződés nélkül ezeket a beruházásokat nem valósítanák meg. A korábbi években azért nem volt lehetőség ilyen beruházások megvalósítására, mert az ÁFU nyereségét teljes egészében kivonták az üzletágból, hogy a személyszállítás veszteségeit csökkentse vele. Ebből adódóan az eszközállomány rendkívül leromlott állapotban van, illetve számos ésszerűtlen beruházás is született (például a kihasználatlan pakura átfújó Záhonyban). Ma már növekedett a MÁV hitelessége, az áruszállítási üzletágon belül olyan átalakítások történtek, melyek javították a működési minőséget. Másrészt a szemlélet is megváltozott a MÁV-nál, elkezdtek odafigyelni a vevőre és változtatások végrehajtani az ügyfélkapcsolatban, így pl. az ügyfelek megtartása érdekében beruházásokat vállalnak és egyre több plusz szolgáltatást igyekeznek biztosítani.

138) A MÁV hosszú ideje komoly pénzügyi nehézségekkel küzd. A MÁV szerint a veszteségforrások feltárása és a stratégiának megfelelő mértékű hatékonyságjavulás ellenére a kedvezőtlen piaci hatások, valamint a közszolgáltatások bevétellel nem fedezett indokolt költségeit csak részlegesen és csökkenő mértékben finanszírozó állami költségterítés következtében a társaság eredménypozíciója romlott, tőkehelyzete és eladósodottsága 2004 végére, 2005 elejére kritikussá vált.

#### A Versenytanács előzetes álláspontjára tett észrevételek

139) Álláspontja szerint az eljárás alá vont a 2005. évre szóló pályahasználati szerződés megkötésének előfeltételeként megkívánt bankgarancia nyújtásával kapcsolatban nem élt vissza gazdasági erőfölényével, mert nem tanúsított olyan magatartást, amely a Tptv. 21. § j. pontjába ütközött volna.

140) Nem vitatja, hogy az érintett piacon a MÁV gazdasági erőfölényben volt, és a bankgarancia nyújtása a kötelezett számára önmagában piaci hátrányt jelentett annyiban, amennyiben a bankgarancia állításával összefüggésben költségei merültek fel. Úgy véli azonban, hogy a MÁV részéről a „hátrányos piaci helyzet teremtése” korántsem tekinthető indokolatlannak az alábbiakra tekintettel:

- a) A bankgarancia, mint szerződést biztosító mellékkötelezettség a Ptk.-ban is nevesített, régóta ismert, széles körben általánosan elterjedt intézmény. A hazai gazdasági életben a szerződési (ezen belül a fizetési) fegyelem fellazulására, az általános körbetartozásra, a felszámolási eljárások lavinaszerű növekedésére tekintettel a bankgarancia állítása iránti igény - természetesen - jelentős mértékben növekedett. Megítélésünk szerint ez kedvező tendencia, hiszen a szolgáltatás-ellenszolgáltatás megbomlani látszó egyensúlya ezáltal helyrebillenthetőnek tűnik, a „pacta sunt servanda” örökérvényű elve végre a

mindennapok gyakorlatában is érvényesülhet, ezáltal a gazdasági életben elengedhetetlenül szükséges biztonság érzékelhetően növekedhet.

- b) A MÁV gazdálkodása a vizsgált időszakban (is) folyamatosan veszteséges volt, mérleg szerinti eredménye 2004-ben mínusz 49.169 milliárd forintot tett ki, a MÁV hosszú lejáratú kötelezettségei 131.102 milliárd forintra, a rövid lejáratúak 67.057 milliárd forintra rúgtak. (Ugyanezek az adatok 2005-ben: 80.643, 153.606, ill. 119.354 milliárd forint).
- c) A MÁV-ra, és a vasúttársaságokra egyaránt kötelező erővel hatályos, a gazdasági miniszter által jóváhagyott Hálózati Üzletszabályzat (HÜSZ) szerint a pályahasználati szerződésekben a pályavasút - vagylagosan - bankgarancia nyújtását kérheti, ill. kauciót igényelhet. A MÁV ennek megfelelően járt el: valamennyi vasúttársaságtól (természetesen „saját magát” kivéve, hiszen a vizsgált időszakban a számviteli elkülönítéstől függetlenül a PV és az ÁFU egyaránt a MÁV Rt./Zrt. jogi személyiségén belül működő elkülönült szervezeti egységek voltak), megkülönböztetés nélkül, egységes elvek mentén eljárva, normatív módon igényelte a bankgarancia állítását. Ha ez az eljárás kikerülhetetlenül jogszabályba (Tpkt. 21.§ j.) ütközik, akkor a *HÜSZ rendelkezéseinek megfelelő* MÁV-magatartás szükségképpen gazdasági erőfölénnyel visszaélésnek minősül (akár bankgaranciáról, akár kaucióról, akár normatív, akár egyedi elbírálás alá eső vevőminősítésről essék szó).
- d) Nem osztja a Versenytanács előzetes álláspontját abban a tekintetben, hogy „a működési engedély tehát egyben garancia is arra, hogy a társaság pénzügyileg képes teljesíteni a fizetési kötelezettségeit, ezért nincs indok ebben a tekintetben további garanciák kikötésére a MÁV részéről”. Ezzel összefüggésben előadja, hogy a MÁV Zrt. 2004.10.25. napján keresetet nyújtott be a Fővárosi Bírósághoz a Közlekedési Főfelügyelet FO/KI/INS/1712/3/204. sz. határozatával szemben. A Főfelügyelet ebben a határozatában adott működési engedélyt a Floyd Kft. részére. Kereseti kérelmében sérelmezte, hogy az akkor hatályos vasúti törvényben foglaltak szerint a közforgalmú vasúti tevékenység ellátásához megkívánt részvénytársasági forma helyett Kft.-ként bejegyzett társaság is működési engedélyt kapott. A 2006.01.16. napján kelt csatolt (I.sz.) beadványában kérte a per megszüntetését, mert időközben a Floyd Kft. Zrt.-vé alakult, és a vasúti törvény vonatkozó rendelkezését módosították. Úgy véli, hogy ezek a tények általános jogbizonytalanságot tükröznek a jogalkotó, a hatóság, a MÁV és a magánvasút részéről egyaránt. Ilyen körülmények között a MÁV nem bízhatott kellő alappal a működési engedély pénzügyi teljesítőképességre vonatkozó valamiféle „garancia-jellegében”.
- e) Fontosnak tartja megjegyezni, hogy – amint azt a Versenytanács előzetes álláspontja is rögzítette – „pusztán a bankgarancia miatt likviditási nehézségre egyik társaság sem panaszkodott”.

141) Az előzetes álláspont 151. pontjával kapcsolatban megjegyzi, hogy nézete szerint kizárt, hogy bármilyen (fizetési) késedelmet eleve jogszerűnek lehetne minősíteni. A szankció elmaradása a késedelmet (ill. a szerződésszegést általában) semmiképpen sem annullálhatja.

142) Abban az esetben, ha a fentiekben kifejtettek ellenére a Versenytanács előzetes álláspontját fenntartva a Tpkt. 21.§ j. pontja szerinti visszaélést állapítaná meg, kéri, hogy az okozott jogsérelem elenyészően csekély súlyára tekintettel bírság kiszabását mellőzze.

143) A Floyd Zrt. és a MÁV között létrejött jelenleg hatályos pályahasználati szerződés szerinti pénzügyi teljesítéssel kapcsolatban becsatolt iratok, amelyek álláspontja szerint bizonyítják, hogy a Floyd 2006. április 21-én 50.000.000 forintnál nagyobb összeggel tartozott a MÁV- nak, a tartozásából négy számlát vitatott, konkrét adatok közlése, és összegszerűség megjelölése nélkül, a vitatott számlákra tekintettel a nem vitatott számlákat

sem volt hajlandó kiegyenlíteni, és a vitatott számlák közül két számlát korábban elfogadottnak tekintett. (Vj-22/2005/144/2. sz. melléklet)

144) A hozzáférési problémákkal kapcsolatban utal a vizsgálati jelentésben is (96-97. oldal) kritika tárgyává tett, nem kellően szabályozott viszonyokra, melyek között szükségképpen mindennapi gyakorlattá vált az „operatív kapkodás”. A hozzáférést illetően az egyik legnagyobb problémát a MÁV ÁFU részére az jelentette, hogy a magánvasutak általában túl későn jelentették be az igénybevételre vonatkozó szándékukat.

145) A Versenytanács előzetes álláspontjában (160-163. pontok) foglaltakkal összefüggésben hangsúlyozza, hogy a 2005.07.22. napján kelt megállapodás létrejötté alapvetően a MÁV „érdeme”, és az ennek során - majd ezt követően - tanúsított aktivitás az eljárást segítő együttműködő magatartásnak minősül. Az előzetes álláspont (160. pont) szerint is a MÁV ÁFU viszonylag hamar „tető alá hozta” a hozzáférést szabályozó megállapodást, tehát a jogsértő állapot időtartama rövid volt.

146) Az előzetes álláspont 163. pontjában vázoltakkal kapcsolatban megjegyzi, hogy a MÁV ÁFU hozzáféréssel összefüggésben kifejtett magatartásváltozása nem 2005.07.22. napja után állt elő, hiszen már azt megelőzően ő maga szorgalmazta a megállapodás létrejöttét. Ennek alátámasztására 3.sz. alatt csatolja a MÁV ÁFU főigazgatójának 2005.03.22. napján kelt, a Mátrai Erőmű Rt. elnöke részére címzett (a versenyfelügyeleti eljárás vizsgálati szakaszában már mellékelte) levelét, melyben a MÁV készségét fejezte ki a magánvasutakkal való együttműködésre. Ezen túlmenően a főigazgató utalt arra is, hogy ennek érdekében vagy a Szolgáltatási Szerződést kell módosítani, vagy az engedélyező hatósággal kell előzetesen egyeztetni. Nézete szerint ez a levél egyértelműen a MÁV ÁFU konstruktív együttműködő szándékát bizonyítja, sőt, ezen túlmenően „szakmai segítséget” nyújt a Mátrai Erőmű Rt. részére, hiszen felhívja a figyelmet arra, hogy a magánvasút bevonása az iparvágányra vonatkozó hatósági ( \_ iparvágány használatbavételi) engedély hatályát szükségképpen érinti, ezért az „engedélyező hatósággal folytatandó előzetes egyeztetést” javasol.

147) A hozzáférést biztosító megállapodás létrejötté érdekében a MÁV már 2005.04. hóban megkezdte a javaslat kidolgozását, majd az 05. hó folyamán kezdeményezte a iparvágányhasználat konszenzuson alapuló új szabályozását. Ezzel kapcsolatban azonban a Floyd Kft. a mellékelte levelében jelezte, hogy 2005.06.06. napján elvetették a MÁV javaslatát, „mivel azonos témában már létesült egy munkabizottság Antal Dániel Miniszteri Biztos úr vezetésével”. (Vj-22/2005/144/4. sz. melléklet)

148) A MÁV az általa készített javaslatokat megküldte az Iparvágány Szabályozási Munkacsoport részére, amely a 2005.06.27. napján 13 órakor tartott ülésén megvitatta a tervezetet. A Munkacsoport üléséről a MÁV aznap délelőtt értesült, ezért nem tudott kompetens képviselőt delegálni, tekintettel arra is, hogy - hétfő lévén - ebben az időpontban az érdemi állásfoglalásra jogosított vezető munkatársak vezérigazgatói értekezleten vettek részt. Ezeket az értekezleteket korábban is rendszeresen hétfői napokon, ebben az időpontban tartották.

149) Antal Dániel Miniszteri Biztos úr a csatolt, 2005.07.01. napján kelt levelében arról tájékoztatta a MÁV ÁFU vezetőjét, hogy a munkacsoport szerint a MÁV - javaslatok a vonatkozó jogszabályokkal nem vethetők össze, ezért azokat nem lehet érdemben véleményezni. Miniszteri Biztos úr személyes véleménye is az volt, hogy „még sokat kell alakítani ezeken a javaslatokon ahhoz, hogy vasútszabályozási szempontból kielégítően kezeljék az új Törvény hatályba lépéséig a HÜSZ hiányosságait”. (Vj-22/2005/144/5. sz. melléklet) A MÁV ÁFU vezetője 2005.07.15. napján kelt levelében kérte a magánvasutakat módosításaik 07.20. napjáig történő megküldésére. (Vj-22/2005/144/6. sz. melléklet)

150) Mindezek tükrében a MÁV álláspontja szerint még nagyobb eredménynek tekinthető az, hogy a MÁV kezelésében lévő iparvágányok használatát szabályozó megállapodást 2005.07.22. napján aláírták.

151) A megállapodást tartalmazó jegyzőkönyvet jogi képviselője útján 2005.07.27. napján átadta a vizsgálók részére, és a meghallgatás során felvetettük a HÜSZ hatálya alá nem tartozó, harmadik személy tulajdonában (kezelésében) lévő iparvágányokhoz történő hozzáférés analóg szabályozását. Ezzel összefüggésben a MÁV-on belüli előkészítő munka haladéktalanul megkezdődött, ennek igazolására jogi képviselője 2005.07.29. napján kelt telefaxát. (Vj-22/2005/144/7. sz. melléklet).

152) Az érintett iparvágányok száma csaknem négyszázra rúgott, a nyilvántartás sem volt tökéletes (lásd a VPE Kft. ügyvezetőjének 2005.07.04. napján kelt telefaxát). (Vj-22/2005/144/8. sz. melléklet)

153) Összefoglalásként aláhúzza, hogy a hozzáféréssel kapcsolatban a MÁV már a versenyfelügyeleti eljárás során felvetett problémákat (lásd: Vj-22/2005/16. kelt 2005.05.12. napján) megelőzően is bizonyítottan a probléma megoldására törekedett, mindvégig eljárást segítő, konstruktívan együttműködő magatartást tanúsított, mellyel egyenes okozati összefüggésben áll a jogsértő állapot rövid időtartama.

154) Az előzetes álláspont 166-170. pontjaiban foglaltakkal összefüggésben meg kívánja jegyezni, hogy - a jogsértő állapot időtartamán túlmenően - a jogsérelem súlya, ill. a gazdasági verseny veszélyeztetettségének foka egyaránt csekélynek minősül. Mindezekre figyelemmel kéri, hogy a magánvasutak iparvágányokhoz való hozzáféréssel kapcsolatban bírság kiszabását mellőzzék.

155) Megítélése szerint - a hozzáféréssel is összefüggésben - alapvető ellentmondást tartalmaz a jelenleg hatályos jogi szabályozás a Mezőkeresztes - Bükkábrány, ill. Nagyút - Visonta vasúti mellékvonalak vonatkozásában. A vasúti törvény szerint ugyanis ezek közforgalmú vasúti mellékvonalak, ugyanakkor Bükkábrány és Visonta állomások a magyarországi közforgalmú vasutak árudíjszabási kilométermutatójában nem szerepelnek. Álláspontunk szerint ez a helyzet nem „oldható fel” Bükkábrány és Visonta „közforgalmúnak” deklarációjával, (meghirdetésével) hiszen ezek nem „közforgalmúak” és nem „állomások”, hanem magántulajdonban lévő vasúti pályák (és azok tartozékai).

156) Mellékeli a MÁV Cargo ZRt. vezérigazgató-helyettese által írt, és 2006.05.26. napján postára adott, a Magyar Alumínium Termelő és Kereskedelmi Zrt. G.Transport' 96. Kft., Mátrai Erőmű Rt. BorsodChem Rt. MOL Rt., Dunaferr Dunai Vasmű ZRt. és Dunaferr Portolan Szállítmányozási Kft. részére küldött leveleket, és azok feladóvevényét ( Vj-22/2005/144/ 9.sz. melléklet). Ezek tanúsága szerint a MÁV Cargo egyoldalú jognyilatkozatot tett, melynek értelmében azonnali hatállyal eltekint a számára kizárólagosságot biztosító feltételek alkalmazásától.

157) Nem osztja a Versenytanács előzetes álláspontját (79. pont), mely szerint nincs realitása annak, hogy a jelenlegi hazai viszonyok között a fuvaroztató saját forgalma bonyolítására fuvarozóként (magánvasútként) jelenjen meg a piacon. Véleménye szerint több nagyfuvaroztató rendelkezik a szükséges feltételekkel, és ezek a feltételek kedvezőbbek, mint amelyekkel a már működő magánvasutak bírnak (pl. eszköz, szakmai tapasztalat, gazdasági potenciál). Információi szerint a Mátrai Erőmű ZRt. megszerezte a „vasútvállalati engedélyt”, és a Dunaferr Zrt. is „foglalkozik a gondolattal”. A kellő szakmai ismeretek hiánya az ilyen típusú vállalkozásoknál nem jelenthet akadályt, hiszen többségükben saját vasútüzemmel rendelkeztek eddig is, ezen kívül a MÁV -nál megvalósuló folyamatos létszámleépítés következtében a munkaerőpiacon bőségesen rendelkezésre áll a gyakorlati munka bonyolítására képes, megfelelő szakképzettségű, tapasztalattal bíró vasutas.

158) A piacra lépő vállalkozások helyzetének megítélésével kapcsolatban csak részben osztja a Versenytanács előzetes álláspontját (181-182. pontok). Nézete szerint a magánvasutak már piacra lépésük pillanatában hatékonyabban működtethetőek, mint a MÁV, ugyanakkor nincs olyan fuvarpiaci elvárás velük szemben, hogy a teljes vertikumú szolgáltatásra nézve

vállalkozniuk kellene. A magánvasutak kizárólag zárt vonatokat továbbítanak vagy iparvágányos, vagy tranzit relációkban.

159) Fuvarpiaci tapasztalataik alapján az egyes bérleti díjak nagyságrendjére vonatkozóan néhány adattal utal. Pl. egy nyitott négytengelyes kocsi bérleti díja 0,88 EUR/óra (a bérlet vasúttársaságoktól, ill. az erre szakosodott társaságoktól lehetséges), vontatási költségek: 700-800 Ft/km (villamos vontatás), ill. 1500 Ft/km (diesel vontatás) (vontatási kapacitással rendelkező magyar cégek : MÁV Zrt., GySEV Zrt., MÁV Hajdú Zrt. Floyd Zrt.). Ebből is eredően a magánvasutak szervezetéből és működéséből adódó költségek eltörpülnek a MÁV ilyen jellegű költségei mellett.

160) Rámutat arra is, hogy a MÁV-nak a jelenlegi viszonyok között valóban gondot jelent a mozdony- és kocsihiány. Ez azonban - kínálati piacról lévén szó - nem fizikai hiányt jelent, hanem - a rendelkezésünkre álló előregedett, avult minőségű és nem elegendő számú tényleges gördülőállományt, és ezzel egyidejűleg pénzhiányt. A MÁV még megfelelő pénzügyi háttér esetén is csak nehezen lenne képes a gyorsan változó piaci igények „lekövetésére”, mivel a teherkocsi vásárlása, bérlete, ill. a vontatókapacitás beszerzése közbeszerzési kötelezettség alá esik.

161) Álláspontja szerint az angol klauzula alkalmazása önmagában nem minősülhet jogszerűtlennek. Megítélése szerint a "versenytől jogosan elvárható hatékonyságjavulás" (182) - és ezzel együtt szükségképpen a MÁV/MÁV Cargo - mesterséges gyengítése vélt szempontok alapján aligha helyénvaló. Ismételten - más összefüggésben - hivatkozik a 3. sz. alatt csatolt levélre, melyben a MÁV sajnálattal közölte, hogy a konkurens magánvasút ajánlatával nem áll módjában versenyezni, mert az számára nem gazdaságos. (Vj-22/2005/144/3. sz. melléklet)

162) Mellékeli a MÁV ÁFU főigazgatójának az MMV Rt. vezérigazgatója részére 2005.08.25. napján kelt levelét (a levélen szereplő dátum nyilvánvalóan elírás). Ez a levél az igényelt fuvardíj megjelölése mellett öt belföldi relációra vonatkozó ajánlatkérést tartalmaz. (Vj-22/2005/144/10. sz. melléklet). Az MMV minden viszonylatra ajánlatot tett, két esetben az igényelt fuvardíjat ajánlotta. (Vj-22/2005/144/11. sz. melléklet). Megjegyezi, hogy a MÁV ÁFU a CER Rt.-től is kért ajánlatot, a CER Rt. azonban nem tudta az igényelt fuvardíjakat biztosítani. (Vj-22/2005/144/12. sz. melléklet) Feltételezi, hogy a magánvasutak hivatkozott ajánlatai megalapozottak voltak, és a magánvasutak gazdasági ereje nem teszi lehetővé veszteséges üzletek finanszírozását. Ebben az esetben viszont a konkurens magánvasút konkrét relációkban bizonyította versenyképességét, ami nyilvánvalóan okozati kapcsolatban áll a MÁV-hoz viszonyított hatékonyabb működésével.

163) Közli, hogy a MÁV-REC Kft. a tulajdonában lévő CER-részvényeket (az elmúlt év novemberében, nem a MÁV ZRt. érdekeltségi körébe tartozó társaság részére) eladta.

164) Mindezekre figyelemmel kéri, hogy a több évre szóló, kizárólagossági kikötést tartalmazó keretmegállapodásokkal kapcsolatban bírság kiszabását a Versenytanács mellőzze.

165) Végezetül kéri a Versenytanácsot hogy érdemi határozatát a Tpv. 74.§ (1) bekezdése értelmében tárgyaláson kívül hozza meg.

## VI.

### A versenytársak álláspontja

166) Függetlenül attól, hogy az MMV és a MÁV Hajdú a bankgarancia kikötését a MÁV-nál nem kifogásolta, a kikötést alkalmasnak tartják a magánvasutak piacra lépésének korlátozására, tekintettel arra, hogy a bankgarancia jelentős finanszírozási forrást köt le és

növeli a magánvasutak költségeit. A MÁV Hajdú felhívta a figyelmet arra, hogy a MÁV által kiírt pályázatoknál (kitérőcsere, útátjárócsere) minden esetben kér bankgaranciát a kivitelező cégtől. Ez 30 millió forintos munkánál általában 2,5 millió forintos összeget jelent.

167) A magánvasutak kifogásolták továbbá a pályahasználati szerződéskötés elhúzódását (mivel ennek következtében a fuvarozás megkezdésének lehetősége is csúszik), valamint a fizetési határidő – HÜSZ-szel is ellentétes – rövidségét és a 2004. évi szerződésekhez képest a felmondási okok bővülését.

168) A bankgarancia kikötés a Floyd szerint is negatív hatást gyakorol a vasútvállalatok versenyképességére, különösen azokra a társaságokra, amelyek a közúti és folyami fuvardíjakkal kívánnak versenyezni. A bankgarancia többlet-költséget jelent a vasutak számára, amelyet kénytelenek a fuvardíjban a megrendelőkre terhelni.

169) A CER is úgy nyilatkozott a vizsgálatnak, hogy a pályahasználati szerződés megkötésekor a bankgarancia és a fizetési határidők vonatkozásában indokolatlanul magas követelmények kerültek meghatározásra, és ez feltétlenül akadályozta és nehezítette a fuvarfeladat vállalását és indulását, továbbá, hogy az negatív hatással van tevékenységükre.

170) A CER előadta, hogy valamennyi fuvarozás esetükben is iparvágány igénybevételét tette szükségessé, az iparvágány használati/hozzáférési engedélyt minden alkalommal megkapták, egyetlen üzleti lehetőség sem úszott el iparvágány hozzáférési probléma miatt. Vitás helyzet abból adódhat, ha egy vasútvállalat nem kellő körültekintéssel jár el vagy nem jelzi időben hozzáférési igényét.

171) A CER-rel ellentétben a többi magánvasútnak volt iparvágány-hozzáférési problémája.

## VII.

### A vizsgálat megállapításai és indítványa

172) A vizsgálat a kifogásolt magatartásokat külön-külön és összességükben is értékelte. A vizsgált magatartások egyenként és önmagukban is visszaélésként értékelhetők, a jogsértés valódi és jelentőségét azonban az adja, hogy a magatartások nem elszigetelt jogsértésekként valósultak meg, összeköti őket a versenytársak piacra lépésének akadályozására, illetve kizárására irányuló közös cél. Ez az egységes cél – vagyis kizárni, késleltetni, de legalábbis kontrollálni a vasúti fuvarozás piacára új szolgáltatók belépését – valamennyi magatartásban fellelhető. A vizsgálat során az eljárás alá vont nem bizonyította, hogy a magatartásokat más gazdaságilag ésszerű és egyben jogszerű indok motiválta volna. A MÁV a saját piaci helyzetének védelme és fenntartása érdekében tanúsított magatartásokkal egyrészt – a piacnyitás előtt – megkísérelte lezárni, lefedni a liberalizálásra váró vasúti áruszállítási piac tömegáru szegmensét, másrészt – a piacnyitást követően – az infrastruktúra hozzáférés megnehezítésével ellehetetleníteni a piacra lépő versenytárs vasútvállalatokat. A jogsértés megállapításának nem szükségszerű eleme, hogy a versenytársak ténylegesen kiszoruljanak a piacról. Az erőfölényes vállalkozás versenytársa(i) kiszorítására irányuló magatartása ugyanis akkor is visszaélésnek minősíthető, ha az végül is nem vezet sikerre. Piacnyitás során az inkumbens vállalkozás a piacra lépés akadályozása érdekében és így a verseny bevezetése ellenében kifejtett magatartása a liberalizáció célját veszélyezteti. A vasúti piacnyitás célja az ágazaton belüli verseny bevezetésével és erősítésével az ágazat hatékonyságának, és ezáltal részesedésének növelése a szállítási piacon az egyes ágazatok versenyében, ennek eredményeként pedig a fogyasztói (és a tágabb értelemben vett) társadalmi jólét növelése.

173) Azáltal, hogy a MÁV többféle eszközzel törekedett a piacra lépések korlátozására, a magatartása egyedi magatartásokon túlmutató stratégiai magatartásnak tekinthető. A MÁV ezen stratégiai magatartása részeként olyan módszereket alkalmazott, amelyek eltérnek a

termékeknek és a szolgáltatásoknak a gazdasági szereplők teljesítményén alapuló versenyét jellemző eszközöktől, ami azzal a hatással járt, hogy megakadályozta a piacon folyó verseny kialakulását, megerősödését. Gazdasági erőfölénnyel való visszaélésnek minősül, mivel a piac szerkezetét kedvezőtlenül befolyásolja, ha a piacon lévő erőfölényes vállalkozás helyzeti előnyét kihasználva, pozíciójának fenntartása érdekében piacralépési akadályokat teremt.

174) Következésképpen a vizsgálat szerint a MÁV azzal, hogy:

- a) a vasútvállalatokkal kötendő, az országos közforgalmú vasúti pályahálózat használatához szükséges pályahasználati szerződés előfeltételévé teszi az éves pályahasználati díj 2,5 hónapra eső részének megfelelő mértékű, feltétel nélküli bankgarancia biztosítását;
- b) hosszú távú, kizárólagossági kikötéseket is tartalmazó megállapodás-rendszert alakított ki négy meghatározó tömegáru-fuvaroztatóval, illetve a Portolan esetében is kísérletet tett erre;
- c) elzárkózik, illetve indokolatlanul megnehezíti a tulajdonában, illetve kezelésében álló nem közforgalmú pályaelemekhez és tartozékaihoz való, versenytársi vasútvállalati hozzáférést

a Tpv. 21. §, illetve az EKSz. 82. cikke, valamint a 2004. május 1-ig terjedő időszak tekintetében a Végrehajtási Szabályok 3. cikke szerint visszaélt gazdasági erőfölényével.

175) A vizsgálók indítványozták, hogy a Versenytanács állapítsa meg, hogy a fenti magatartások magatartások törvénybe ütközését, tiltsa meg a törvény rendelkezéseibe ütköző magatartás további folytatását, különös tekintettel a hosszú távú szerződések versenykorlátozó kikötéseinek alkalmazására, és egyidejűleg határidő kitűzésével kötelezze az eljárás alá vontat a kifogásolt – törvénybe ütköző kikötéseket tartalmazó – szerződések megszüntetésére, illetve újratárgyalására és ennek a GVH felé történő igazolására. Továbbá indítványozták, hogy a Versenytanács szabjon ki bírságot az eljárás alá vont vállalkozással szemben.

## VIII.

### Az érintett piac

176) A Tpv. 14. § (1) bekezdés szerint az érintett piacot a megállapodás tárgyát alkotó áru és a földrajzi terület figyelembevételével kell meghatározni. A (2) bekezdés szerint 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. A (3) bekezdés szerint földrajzi terület az, amelyen kívül a) a fogyasztó 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.

## VIII.1. Az upstream piacok

177) A vizsgálat tárgyát képező megállapodások, illetve magatartások a vasúti piacnyitással összefüggésben létrehozott upstream és downstream<sup>51</sup> piacokon nyújtott szolgáltatásokat, illetve a közöttük lévő kapcsolatokat érintik. Ennek megfelelően az upstream piacot a vasúti pályák működtetését (karbantartását, üzemeltetését, fejlesztését, létrehozását, stb.) végző, ún. pályavasúti szervezetek alkotják, amelyek közé a MÁV és a GySEV tartozik. A downstream piacon jelen lévő vállalkozások (vállalkozói vasúti szervezetek) a vasúti pályák használata révén a felhasználóknak (fogyasztóknak) áruszállítási szolgáltatásokat nyújtanak. Ezen a piacon jelen van a Floyd Kft., az MMV Zrt., a MÁV Hajdú Kft. és a CER Rt. A downstream piacon szolgáltatást csak az a vállalkozás tud nyújtani, amelynek hozzáférése van az upstream piachoz, azaz használhatja a vasúti pályákat. A MÁV és a GySEV is nyújt vasútszállítási szolgáltatásokat, ezért ők (integrált vasúti szervezetként) nemcsak az upstream, hanem a downstream piac résztvevői is.

178) A szolgáltatók szemszögéből a vasúti fuvarozás a közforgalmú hálózaton kívül eső pályaszakaszok, illetve vasúti létesítmények, berendezések használatát is igényelheti. Különös jelentősége lehet pl. a küldemény célba juttatása érdekében a közforgalmú vágányról a telephelyre vezető *iparvágányhoz* való hozzáférésnek. A vasút, mint szállítási mód elsősorban akkor kedvező, ha az árut átrakás nélkül a feladótól a címzettig vasúton el lehet juttatni. Az a vasúttársaság, amely a küldeményt nem tudja eljuttatni az ipartelepig, illetve nem tudja az ipartelepről elhozni, nem tud teljes körű szolgáltatást nyújtani a fuvaroztató számára. Az *iparvágányok* jelentőségét a vasúti fuvarozók és megrendelőik (a küldemény feladója / címzettje) számára az adja, hogy a vasút az *iparvágány* révén tudja „háztól-házig” fuvarozni az árut, az *iparvágány* ad lehetőséget a közúti el- és felfuvarozás kiiktatására. Ennek köszönhetően a vasúti áruforgalom mintegy 70-75 százaléka valamilyen formában *iparvágány* igénybevételével bonyolódik. A vizsgálat által megkeresett Magyar Szállítványozók és Logisztikai Szolgáltatók Szövetsége is megerősítette, hogy a fuvarozási mód megválasztása során a vasúti ajánlat elfogadását jelentősen meghatározza az *iparvágánnyal* ellátottság.<sup>52</sup> Az *iparvágánnyal* rendelkező fuvaroztatók számára a közúti (vagy esetlegesen más módon történő) felfuvarozással kombinált vasúti szállítás számottevően kedvezőtlenebbnek tekinthető az *iparvágány* igénybevételével – és ezáltal a felfuvarozás kiiktatásával – végzett vasúti szállításnál, mivel az átrakásra tekintettel felmerülő többletköltség mellett az átrakás helyén arra alkalmas berendezésekről is gondoskodni kell, illetve egyes esetekben a vasúti kocsik megrakása eleve speciális berendezéseket, eszközöket igényel. Az *iparvágányokhoz* hasonlóan nélkülözhetetlen lehet a hozzáférés valamely – nem a közforgalmú pályához tartozó – *rakodó-, üzemi-, vontató- és átrakodó pályaudvari vágányhoz, valamint a rakodást kiszolgáló létesítményekhez*. Ezen infrastruktúra elemek elsősorban a küldeménnyel kapcsolatos vasúti műveletek (pl. ki-, be- vagy átrakás), másodsorban vonattechnológiai műveletek (pl. tolatás) lebonyolításához szükségesek. Egy vonat leköszlekedtetése nem csak a szerelvény mozgatását jelenti a sínpályán. A fuvarozási feladat teljesítése a küldeményekkel kapcsolatos áruforgalmi

---

<sup>51</sup> Az angol elnevezéseknek nincs, a közgazdaságtanban általános elfogadott magyar megfelelője. Az egyik ismert mikroökonómia tankönyv a forrásvidéki (upstream), illetve a torkolatvidéki (upstream) piacok kifejezéseket használja, lásd Hal. Varian, *Mikroökonómia középfokon*, KJK, 2000. Az elnevezések a vertikális kapcsolatban lévő piacok egymáshoz való viszonyának irányára utalnak. Más megközelítésben használható a termelési-kereskedelmi vertikum egymást követő, ilyen értelemben kiegészítő, önálló termékpiacok formáját öltő szintek analógiája is. Az angol kifejezések jobban visszaadják az egymáshoz kapcsolódó piacok egymásrataltságát, mintahogyan a folyó is szükségszerűen vezet a forrástól a torkolatig. Jelen dokumentumban a Versenytanács az eredeti angol kifejezéseket fogja használni a továbbiakban.

<sup>52</sup> Vj-22/2005/88.



műveleteket is szükségessé tehet (mint pl. a mérlegelést). Amennyiben az áruforgalmi berendezés – és esetleg a közforgalmú pályát és az áruforgalmi berendezést, létesítményt összekötő pályaszakasz – nem az országos közforgalmú pálya eleme, illetve tartozéka, a vasúti szolgáltató számára ennek használta is nélkülözhetetlen. Ezen berendezések kifejezetten vasút-specifikus eszközök, amelyek helyettesítése kizárólag duplikálással oldható meg.

179) Az országos közforgalmú infrastruktúra kapcsán elmondottakhoz hasonlóan érvényes az a megállapítás, hogy a szolgáltató hozzáférés hiányában ezen infrastruktúra-elemek helyettesítése céljából – a vasúti hatóság engedélyével – saját pályaszakasz vagy kiszolgáló berendezés építését is választhatja, azonban annak beruházási vonzata miatt az infrastruktúra megkettőzése nem jelenthet ésszerű alternatívát. Mindemellett esetenként az új infrastruktúra létesítésének fizikai korlátai is lehetnek, mivel az iparvágánynak vagy más vágányszakasznak, illetve az iparvágány kiszolgálásához szükséges létesítménynek vagy berendezésnek szervesen kapcsolódnia kell egymáshoz, illetve az ipartelephez és a közforgalmú vasúthálózatához. Ezáltal a saját infrastruktúrával nem rendelkező piacra lépők számára szükséges a már létező infrastruktúra elemek használata. A fentiek alapján a vasúti fuvarozáshoz szükséges nem közforgalmú vasúti pályaszakaszok és más vasúti létesítmények (így az iparvágányok, rakodó-, üzemi-, vontató- és átrakodó pályaudvari vágányok, valamint a rakodást kiszolgáló létesítmények) érintett upstream áru piacot képeznek.

180) A vasúti fuvarozáshoz szükséges közforgalmú és nem közforgalmú vasúti pályaszakaszokhoz, illetve más vasúti létesítményekhez való hozzáférés hozzáférési szolgáltatásai az upstream piac elkülönült részeit képezik annak következtében, hogy eltérő a hozzáféréstől rendelkező, illetve a hozzáférés biztosítására hivatott szervezet, az igénylés menete és az igénybevétel feltételei. Az országos közforgalmú pályához való hozzáférés piacához képest a nem közforgalmú pályaelemek bármely természetes vagy jogi személy, illetve jogi személyiség nélküli szervezet tulajdonában lehetnek, ezzel összefüggésben a hozzáférési igények elbírálását, a kapacitás elosztását és a használatért fizetendő infrastruktúra-díj megállapítását nem a VPE, hanem az infrastruktúra jogosultja végzi.

181) Az érintett piac földrajzi (és időbeli) aspektusát mindkét upstream szolgáltatás esetében a megrendelt fuvarozások lebonyolításához szükséges infrastruktúra földrajzi adottságai és – a menetrendnek és a fuvarozási útvonalnak megfelelően meghatározott, az országos közforgalmú pályaszakaszra vonatkozó – menetvonalak adják. Jelen eljárás tárgyát csak magyarországi vasúti pályákhoz való hozzáférés képezi, ezért az érintett földrajzi piac Magyarország területe.

182) A fentiekben leírtakban foglalt térbeli és időbeli dimenziók által meghatározottak szerint a jelen eljárásban érintett upstream piacok

- a) az országos közforgalmú pályához való hozzáférés, és
- b) a nem közforgalmú pályához (különösen az iparvágányokhoz), valamint egyéb pályaelemekhez és kapcsolódó szolgáltatásokhoz való hozzáférés.

## **VIII.2. Downstream piacok**

183) A downstream vasúti szállítási szolgáltatások két, elkülöníthető részpiaca a vasúti áruszállítások és a vasúti személyszállítások. A vasúti áruszállítás mind a fogyasztói igények (pl. szállítási útvonalak, szállítási idő, sebesség, igényelt járművek), mind a szolgáltatáshoz szükséges feltételek tekintetében (pl. eszközök, személyzet, engedélyek) lényegesen eltérő tulajdonságokat mutat a személyszállítás piacaihoz képest, így a vasúti szállítási piacon belül önálló piacnak tekintendő.

184) A vasúti áruszállítási szolgáltatásokat elsősorban a tömegárukat fuvaroztató cégek vesznek igénybe. A tömegáru jellemzően nagy mennyiségben, rendszeresen, ömlesztve, csomagolás nélkül szállítanak. Fizikai megjelenését tekintve a tömegáru lehet szemcsés, darabos, szálás, folyékony, vagy gáznemű. A gyakorlatban tömegárúnak minősülhetnek a mezőgazdasági és élelmiszeripari termékek, ipari alapanyagok és nyersanyagok, vegyipari termékek stb. (pl. cukorrépa, gabonafélék, tűzifa, kavics, homok, zúzottkő, szén, bauxit, vasérc, olefinek, polimerek, szénhidrogének, gázolaj, motorbenzin, kőolaj). A tömegáruk szállítását rendszerint nagyobb távolságra végzik.

185) A tömegárunknál az egységnyi tömegré és távolságra vetített fajlagos szállítási költségek a vasút esetében alacsonyabbak a közúti szállításnál. A MÁV kiemelt cégcsoportjai, illetve kiemelt ügyfelei többnyire tömegáru fuvaroztatók. A közúti fuvarozás helyettesítő szerepe is cégenként és szállítási feladatonként változhat.

186) A BC vegyipari alapanyagokat (pl. ipari só, vinil, sztirol, anilin, metanol, triton, toluol) és termékeket (pl. marónátron, klór, PVC por, sósav, diklóretán, TDI, MDI) szállítat vasúton. Ezek az anyagok folyékonyak vagy cseppfolyósak, nagy mennyiségben szállítják őket nagyobb távolságra/ról, magukon viselik a tömegáruk szokásos jellemzőit. A BC esetében a közúti szállítás helyettesíthetőségét akadályozzák a veszélyes áruk vasúti fuvarozásának szabályait meghatározó RID előírások.<sup>53</sup> A szállított anyagok jellemzői és a szállítási tulajdonságok miatt leginkább vasúton szállítják őket.

187) A MAL bauxitot, marónátront, mészpórt, vízüveget, timföldet, hidrátot és zeolitot szállítat vasúton, illetve részben közúton, ezek mindegyike tömegárúnak minősül. A termékek elvileg vasúton és közúton is szállíthatók, a vasúti szállítást indokolja a nagy tömegű, nagy távolságra történő szállítás. A MAL esetében is jelentkezik az az akadály, hogy bizonyos országokba nincsen közúti fuvarozási kontingens. Irányvonatos szállítás esetén a vasút árelőnye mintegy 50 százalék lehet. A vasúti szállítás fenntartását indokolja az áruk tömegáru jellege, a szállítási távolságok, illetve a már kiépített töltő-ürítő helyek.

188) A MAL éves szállításai megközelítik a 650 000 tonnát évente. A szállítási mód megválasztásánál a vevői igények, technikai adottságok és az ár határozza meg, ez alapján volt már rá példa, hogy változtattak a szállítási módon. Az inflációt meghaladó mértékű áremelkedésnél egyes esetekben előfordult alternatív szállítási mód igénybevétele. A vasúti szállítás kiesése idején, bár közúti fuvarozással megoldották a szállítást, ez többletköltségekkel járt. A MAL nyilatkozata szerint azonos költségek mellett más szállítási mód igénybevétele akadályai lehetnek a kapacitási és műszaki adottságok, illetve a személyi feltételek hiánya.

189) A MERT szállításai meghatározó mértékben lignitet és kisebb részben mészkövet jelentenek, mindkettő tömegárúnak minősül. Nincs példa arra, hogy korábban vasúton szállított áruk más szállítási módra terelődtek volna. A vasúti szállítást indokolja mindkét esetben, hogy nagy tömegben, ömlesztve kerülnek szállításra ezek az áruk, továbbá folyamatos szállítás szükséges. Lignitből 3,5-4 millió tonna az éves beszállított mennyiség, míg mészkőből 380-400 000 tonna. Mindkét áru esetében a vasúti szállításnak költségelőnye van.

190) Bár elvileg megoldható mind a lignit, mind a mészkő szállítása közúton, viszont a rakodó-fogadó infrastruktúra a vasútra van kiépítve, közút esetében nem megoldott. A kisebb koncentráció miatt valószínűleg nőnének a költségek. Éppen ezért a MERT ezt nem tekinti

---

<sup>53</sup> Az egységes európai fuvarjog alapjait a Nemzetközi vasúti fuvarozásra vonatkozó egyezmény (COTIF) és annak két függeléke képezi, utóbbiak közül a "B" Függelék az "Egységes jogszabályok áruk nemzetközi vasúti fuvarozására (CIM)" tárgyú egyezmény. A CIM egyezményhez több melléklet tartozik, ezek egyike, nevezetesen az 1.sz. Melléklet a veszélyes áruk vasúti fuvarozására vonatkozó (RID). A RID hazai alkalmazását az 1986. évi 2. sz. Tvr. végrehajtására kiadott 4/1987. (IV.3.) KM számú rendelet tette kötelezővé. A jelenleg hatályos szöveget a 47/2005. (VI. 29.) GKM rendelet tartalmazza.

reális alternatívának. Egy vasúti vagonba általában 2 kamionnyi áru fér és a MERT szállítások esetében 27, illetve 24 vagonból áll egy szerelvény. Ez mindenképpen előny a közúttal szemben.

191) Korábban esőzések miatt már volt példa a vasúti szállítások ideiglenes kiesésére, ekkor a MERT csökkentett mennyiséget szállított közúton, amelynek többletköltsége volt. A közútra történő teljes és végleges átállítás jelentős beruházásokat igényelne, hiszen át kellene építeni a feladási és fogadási infrastruktúrát.

192) A MOL esetében a fajlagos szállítási költségek a csővezetékes szállításnál a legalacsonyabbak, ezt követi a folyami, majd a vasúti, legvégül a közúti szállítás. Ugyanakkor ezen költségek mellett általánosságban tekintettel kell lenni a vevő árufogadási igényeire (fogadó infrastruktúra jellege, egyszeri szállítási mennyiségek nagysága, a vevő készletezési képessége/hajlandósága), a szállítási módhoz tartozó beruházási költségekre, a szállított mennyiségek éves volumenére és a szállítás időhorizontjára. A csővezetékes szállítás bár alacsony üzemeltetési költségekkel jár, magas beruházási költségeket igényel, magas a kritikus tömeg, ami felett megéri egy ilyen jellegű beruházás. A folyami szállításnál szempont a megfelelő vízi út rendelkezésre állása, a hajózhatósági feltételek szezonális változása, a kapcsolódó költségként jelentkező töltő-lefejtő berendezések beruházási és üzemeltetési költsége. Vasúti szállítás esetén is meghatározó lehet a kapcsolódó technológiák beruházási és üzemeltetési költsége. Közúti fuvarozásnál kritikus lehet a szállítandó nagy mennyiséghez szükséges tankautós kapacitás kialakítása, illetve a kapcsolódó technológiák kiépítési, üzemelési költsége.

193) A MOL által szállított áruk egy része fizikai-kémia jellemzői miatt kitiltott a közúti fuvarozásból, az árukat nagy mennyiségben szállítják, és a magyarországi közlekedési infrastruktúra állapota nem engedi meg a teljes forgalom átterelését a vasútról más szállítási módokra. A MOL országos nagykereskedelmi telephálózatának egy részének ellátása csak vasúti szállítással oldható meg, mert nincsen csővezetéki összeköttetés és folyami úton sem közelíthető meg. A már kialakult és meglévő vasúti infrastruktúra (jelentős iparvágány hálózat, töltő-lefejtő technológia, vasútüzemi eszközök) hatékonyan ellátja a szállítási feladatokat, ugyanakkor a közúti infrastruktúra, az olajtermékek fuvarozására alkalmas járműpark, továbbá a rendelkezésre álló vízi utak nem teszik lehetővé a MOL által évente vasúton szállított nagyjából 2,5 millió tonna termék és alapanyag vasúti szállításának teljes körű helyettesítését.

194) A kínálati helyettesíthetőség szempontjából lehetőség, hogy a fuvaroztató lép be a vasúti szállítás piacára és saját forgalma bonyolítására saját vasúttársaságot hoz létre a már meglévő vasútüzemére építve. Erre lehet példa a német BASF vegyipari cég, amely saját társaságot hozott létre Rail4Chem néven. Ugyanakkor ehhez kiemelkedően nagy cégen belüli árumozgás, megfelelő földrajzi feltételek, komoly beruházások, szakmai ismeretek és jelentős mennyiségű idő szükséges. Magyarországon ennek a vizsgált időszakban nem volt realitása. A Versenytanács nem tartja kizártnak, hogy – az eljárás alá vont véleményének megfelelően – a jövőben egyes jelentősebb fuvaroztató cégek saját forgalmuk lebonyolítása céljából fuvarozóként, azaz magánvasútként megjelenjenek a piacon. Ebbe a körbe tartozik az eljárás alá vont tudomása szerint a MERT és a Dunafer. Ezen vállalkozások piacra lépését a potenciális verseny lehetőségével, a gazdasági erőfölénnyel összefüggésben lehet értékelni.

195) További lehetőség, hogy olyan vállalat lép be az áru fuvarozás piacára, amely bár rendelkezik a megfelelő szaktudással, technológiával, személyzettel, de eddig csak saját igényeinek kielégítésére végzett fuvarozást. Ilyennek tekinthetők jellemzően a vasúti építő cégek, amelyek saját építkezéseikhez szállítják a szükséges anyagokat és mozdonyaikat, szerelvényeiket csak ezen munka elvégzéséhez használják. Erre példa Magyarországon a MÁV Hajdú, amely azonban már piacra lépett a 2004-es piacnyitást követően. A MÁV Hajdún kívül jelenleg nincs olyan más vasútvállalat, amely beléphetne az áru fuvarozási piacok valamelyikére.

196) A fentiek szerint az érintett downstream piac a tömegáruk magyarországi vasúti szállítási szolgáltatásait foglalja magában.

197) Mindhárom érintett piac jellemzője, hogy egyedi menetvonalak, illetve az azokhoz való hozzáférések, illetve az azokon történő szállítások (piaci részek) összegzéséből adódnak.

## IX.

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

198) A tagállamok közötti kereskedelemre gyakorolt hatás fogalmáról szóló bizottsági közlemény<sup>54</sup> (a továbbiakban: bizottsági közlemény) 17. pontja szerint a 82. cikk esetében az erőfölénnyel való visszaélésnek hatást kell gyakorolnia a tagállamok közötti kereskedelemre.

199) A bankgarancia kikötése érinti a MÁV versenytársainak gazdasági helyzetét. Tekintettel arra, hogy a pályahasználati szerződés megkötése nélkülözhetetlen a vasúti pályához való hozzáféréshez, és a magyarországi vasúthálózat közel egészének üzemeltetését ellátó pályavasút kizáró jellegű gyakorlata hatással lehet a magyar vasúti fuvarozói piacon kibontakozó verseny struktúrájára, illetve más tagállamból érkező versenytársak piacra lépésére, a magatartás érintheti a tagállamok közötti kereskedelmet.

200) Szintén hatást gyakorolhat a tagállamok közötti kereskedelemre a MÁV azon vizsgált gyakorlata, hogy nem biztosítja, illetve indokolatlanul megnehezíti a tulajdonában, illetve kezelésében álló, a vasúti fuvarozási tevékenység végzéséhez nélkülözhetetlen infrastruktúra elemekhez való hozzáférést a versenytárs vasúttársaságok részére. Ez, mint egy tagállam egészét lefedő erőfölénnyel rendelkező vállalkozás kizáró jellegű magatartása érintheti a tagállamok közötti kereskedelmet, tekintettel arra, hogy a MÁV tulajdonú és kezelésű iparvágányokon bonyolódik a magyar vasúti szállítás jelentős százaléka. Ebből adódóan a kizáró jellegű magatartás az áruszállítási piacok jelentős részétől elzárhatja az új piacra lépőket, ideértve a külföldi vállalkozásokat is.

201) A hosszú távú szerződések megkötése szintén érintheti a tagállamok közötti kereskedelmet. A MÁV által kötött áru fuvarozási megállapodások érinthetik az új piacra lépők belépési lehetőségeit. A hatás mindenképpen érzékelhető, hiszen a megállapodásokkal érintett fuvarozatok az elérhető ügyfelek közül a legjelentősebbek közé tartoznak. Miután egy tagállam egészét lefedő erőfölénnyel rendelkező vállalkozás magatartásáról van szó, a magatartás folytán a potenciális külföldi belépők számára is megnehezedik a piacon való megjelenés, így valószínűsíthető a tagállamok közötti kereskedelem érintettsége.

202) A bizottsági közlemény 96. pontja szerint az érzékelhetőség értékelése során figyelembe kell venni azt is, hogy az erőfölénnyel rendelkező vállalkozásnak egy tagállam egészére kiterjedő jelenléte valószínűleg már önmagában is megnehezíti a piacra való behatolást. Ezért úgy kell tekinteni, hogy minden olyan visszaélés, amely nehezebbé teszi a nemzeti piacra történő bejutást, érzékelhető hatással van a kereskedelemre.

203) Mivel a MÁV és egyes fuvaroztató cégek közötti keretmegállapodások a 2004. május 1. előtti időszakra nyúlnak vissza, a GVH a Végrehajtási Szabályokat is alkalmazta. A 4. cikk szerint, annak a kérdésnek a megválaszolása, hogy egy versenyellenes megállapodás vagy a gazdasági erőfölénnyel való visszaélés hatással lehet-e a Közösség és Magyarország közötti kereskedelemre, annak az objektív ténybeli vagy jogi tényezők összességén alapuló meghatározásától függ, hogy a kérdéses magatartás közvetlenül vagy közvetve, ténylegesen

---

<sup>54</sup> A Bizottság Közleménye, Iránymutatás a kereskedelemre gyakorolt hatásnak a Szerződés 81. és 82. cikke szerinti fogalmáról (HL.2004/C 101/07).

vagy esetlegesen befolyásolja-e a Közösség és Magyarország között kialakult kereskedelmi rendszert.

204) A Végrehajtási Szabályok anyagi jogi szabályai közel azonosak az EKSz. 82. cikkének szabályaival, ideértve a joghatóság kérdését eldöntő kereskedelem érintettségének szabályát is. Különbség, hogy míg a 82. cikk tagállamok közötti kereskedelem érintettségéről, addig a Végrehajtási Szabályok Közösség és Magyarország közötti kereskedelem érintettségéről beszél. Figyelembe véve azt is, hogy a fenti 4. cikk szerinti meghatározás közel azonos a Société Technique Minière ügyben,<sup>55</sup> a kereskedelemre gyakorolt hatás kapcsán tett meghatározással kapcsolatban a Versenytanács szerint a két fogalmat hasonlóképpen kell értelmezni és a megfelelő eltérések alkalmazásával a Közösség és Magyarország közötti kereskedelem fogalma esetében analógiaként használhatóak a közösségi jogban, a tagállamok közötti kereskedelem érintettsége kapcsán kialakult elvek.

205) A fentiek alapján a Versenytanács megállapítja, hogy a jelen eljárásban vizsgált magatartások érinthetik a tagállamok közötti kereskedelmet a 2004. május 1-ét követő időszakra vonatkozóan, illetve érinthetik az Európai Közösség és Magyarország közötti kereskedelmet a 2004. május 1-ét megelőzően.

## X.

### Gazdasági erőfölény az érintett piacokon

206) A Tpv. 22. § (1) bekezdése alapján gazdasági erőfölényben van az érintett piacon, aki gazdasági tevékenységét a piac többi résztvevőjétől nagymértékben függetlenül folytathatja, anélkül, hogy piaci magatartásának meghatározásakor érdemben tekintettel kellene lennie versenytársainak, szállítóinak, vevőinek és más üzletfeleinek vele kapcsolatos piaci magatartására. A (2) bekezdés szerint a gazdasági erőfölény megítéléséhez vizsgálni kell különösen a) azt, hogy az érintett piacra való belépés és az onnan történő kilépés milyen költségekkel és kockázattal jár, illetve, hogy milyen műszaki, gazdasági vagy jogi feltételek megvalósítását igényli; b) a vállalkozás vagyoni, pénzügyi és jövedelmi helyzetét, illetve annak alakulását; c) az érintett piac szerkezetét, a piaci részesedések arányát, a piac résztvevőinek magatartását, valamint a vállalkozásnak a piac alakulására gyakorolt gazdasági befolyását.

207) Az EK Bíróságának (EKB) a United Brands ügyben adott definíciója alapján<sup>56</sup> az EKSz. 82. cikke szerinti erőfölényes helyzet egy vállalkozás olyan gazdasági erejéből származó pozícióját jelenti, amely lehetővé teszi számára az érintett piacon a hatásos verseny fenntartásának megakadályozását azáltal, hogy a vállalkozás képes nagymértékben függetlenül viselkedni versenytársaitól, vevőitől és végül fogyasztóitól.

208) Az EKSz. 82. cikke, illetve a Végrehajtási Szabályok alkalmazása megkívánja, hogy a vállalkozás erőfölénye a közös piac, illetve az Európai Megállapodás hatálya alá tartozó terület jelentős részén legyen meg, így elengedhetetlen ezen feltétel teljesülésének vizsgálata is.

---

<sup>55</sup> 56/65 ügy Sociéte Technique Minière (L.T.M.) kontra Maschinenbau Ulm GmbH (M.B.U.) [EBHT 1966., 337. o.].

<sup>56</sup> 27/76 ügy United Brands kontra Bizottság [EBHT 1978., 207. o.].

209) Amennyiben az erőfölényes helyzet az egyedi piacok összegzéséből adódó átfogó, általános piacon van, akkor mindenképpen igaz, hogy az a közös piac jelentős részét fedi le. Egy tagállam egész területe a közös piac jelentős részének tekinthető.<sup>57</sup>

210) Amennyiben az erőfölényes helyzet a számos egyedi piacon lenne megállapítva, abban az esetben is megállapítható, hogy az a közös piac jelentős része. Az EK Bíróság Crespelle<sup>58</sup> és Almelo<sup>59</sup> ügyekben alkalmazott érvelését alkalmazva amennyiben ugyanazon vállalkozás területileg korlátozott erőfölényes pozíciói (egyedi szállítási piacok) révén egy tagállam egész területe le van fedve, akkor megállapítható, hogy az erőfölény a közös piac jelentős részén fennáll.<sup>60</sup>

211) A fenti érvelés alkalmazható az Európai Megállapodás hatálya alá tartozó terület jelentős része kapcsán is. A fentiek tükrében a MÁV esetében mindkét piac-meghatározásnál elmondható, hogy erőfölényes pozíciója a közös piac, illetve az Európai Megállapodás hatálya alá tartozó terület jelentős részén van, ha az erőfölény Magyarország területére vonatkozóan megállapítható.

### **X.1. Erőfölény az országos közforgalmú pályához való hozzáférés piacán**

212) Az állam a tulajdonában álló országos közforgalmú hálózatot vagyongazdálkodási szerződéssel adja kezelésébe. Bár a MÁV PV tájékoztatása szerint a vagyongazdálkodási szerződés aláírására többszöri egyeztetés ellenére sem került sor, a MÁV PV ténylegesen a kincstári tulajdonú vasúti pálya kezelőjeként jár el. Ennek megfelelően az országos közforgalmú vasúti pálya működtetését – a GySEV koncessziójával érintett és ezáltal a GySEV (Pályavasúti Üzletága) kezelésében lévő közforgalmú magyarországi vasúti pályák kivételével, amelyek az országos közforgalmú pályahálózat egészének mindössze néhány százalékát teszik ki –, valamint a pályán történő közlekedéshez szükséges berendezések, létesítmények használatának biztosítását és más pályavasúti szolgáltatások (pl. vonatforgalom irányítása, közlekedtetéshez szükséges információk továbbítása) nyújtását a MÁV PV látja el. A MÁV PV az integrált vasúti társaság (MÁV) részeként, nem önálló társaságként látja el az országos közforgalmú hálózat kezelését és kapacitásának elosztását.

213) A közforgalmú vasúti pálya igénybevételeinek feltételére, díjszabására, illetve a kapcsolódóan igénybevehető szolgáltatásokra vonatkozóan a pályavasútnak üzletszabályzatot (HÜSZ) kell készítenie. A HÜSZ-t jelenleg a VPE készíti, amely egyúttal – a PV közreműködésével – határozatban el is bírálja az országos közforgalmú vasúti pályához való hozzáférési igényeket.

214) A VPE menetvonalat kiutaló határozata azonban a pályahasználathoz önmagában nem elegendő. A határozat alapján a pályavasútnak (integrált vasúti társaságnak) és a vasútállomásnak – az infrastruktúra-használat részletes feltételeiről – pályahasználati szerződést kell kötnie. A pályahasználati szerződés általános feltételeit a HÜSZ tartalmazza

---

<sup>57</sup> 127/73 ügy BRT kontra SABAM [EBHT 1974., 313. o., 5. pont]; 7/82 ügy GVL kontra Bizottság [EBHT 1983., 483. o., 44. pont]; 322/81 ügy Michelin kontra Bizottság [EBHT 1983., 3461. o., 28. pont]; C-41/90 ügy Höfner és Elser kontra Macrotron GmbH [EBHT 1991., I-1979. o., 28. pont]; T-229/94 ügy Deutsche Bahn kontra Bizottság [EBHT 1997., II-1689. o., 58. pont]; T-228/97 ügy Irish Sugar kontra Bizottság [EBHT 1999., II-2969. o., 99. pont].

<sup>58</sup> C-323/93 ügy Société Civile Agricole du Centre d'Ins mination de la Crespelle kontra Coop rative d' levage et d'Insemination Artificielle du Département de la Mayenne [EBHT 1994., I-5077. o.].

<sup>59</sup> C-393/92 ügy Almelo kontra Energiebedrijf Ijsselmij NV [EBHT 1994., I-1477. o.].

<sup>60</sup> Ld. pl. A Bizottság 1999. február 10-i 1999/199/EK sz. határozata az EKSz [86.] cikkével kapcsolatos eljárásban (IV/35.703 Portugál repülőterek), HL 1999 L069, 1999/03/16 31. o., 22. bekezdés; C-163/99 ügy Portugália kontra Bizottság [EBHT 2001., I-2613. o.].

ugyan, azonban a szerződés további feltételeit a pályavasút és a vasútállalat megállapodásában rögzíti. Erre tekintettel a MÁV PV lényegében monopolhelyzetet élvez és ezáltal gazdasági erőfölényes helyzetben van az országos közforgalmú vasúti pályához való hozzáférési szolgáltatások piacán.

## **X. 2. Erőfölény a nem közforgalmú pályához való hozzáférés szolgáltatásai piacán**

215) A MÁV tulajdonában körülbelül 1000 magyarországi iparvágány van. A MÁV tulajdonú iparvágányok használói jellemzően tömegáru fuvaroztatók, pl. erőművek, bányák, erdészeti-faipari cégek, cukorgyárak, cementgyárak, malomipari cégek. A vasúti fuvaroztatók többsége (köztük a MOL, a TVK, az Audi, a MERT, a Dunaferr, és a MAL) esetében az általuk használt iparvágányok egészben vagy részben a MÁV tulajdonában vannak.

216) Ezzel szemben körülbelül 396 nem MÁV tulajdonú iparvágányt azonosítható. A saját (nem MÁV) tulajdonú iparvágánnyal rendelkező iparvágány-használók száma még ennél is kevesebb, mivel számos használó ipartelepéhez / ipartelepeihez kapcsolódóan egynél több iparvágánnyal rendelkezik. Az iparvágány-használók a tulajdonukban álló vágányok és más berendezések karbantartásáról maguk is gondoskodhatnak, illetve egy vasútállalatot is megbízhatnak ezzel.

217) Ennek alapján megállapítható, hogy a MÁV tulajdonú iparvágányok száma többszöröse (legalább háromszorosa) a nem MÁV tulajdonú iparvágányoknak, vagyis a magyarországi iparvágányok jelentős hányada MÁV tulajdonban van. A magyar vasúti áru fuvarozási piac forgalmának közel felét adó vasúti fuvaroztatók és más tömegáru-előállítók telephelyeihez kapcsolódó iparvágányok – legalább részben – a MÁV tulajdonában állnak. Ennek következtében a MÁV mind számszerűen, mind az iparvágányokon bonyolított áruforgalom arányában az iparvágányok meghatározó része felett gyakorol tulajdonosi kontrollt. Az iparvágány-használók tulajdonában álló iparvágányok kiszolgálását is nagy részben a MÁV látja el.

218) A fentiek alapján megállapítható, hogy a MÁV gazdasági erőfölényben van a vasúti fuvarozáshoz szükséges nem közforgalmú vasúti pályaszakaszokhoz való hozzáférés piacán is.

## **X.3. A tömegáruk vasúti szállításának piacán**

219) A MERT szállítások esetében a vasúti szállításnak nincsen reális alternatívája a lignit szállításoknál Bükkábrány és Visonta között. A MERT a MÁV-val és a CER-rel is szerződött, amelyből a MÁV kb. 90 százalék, a CER-nek mintegy 10 százalék jut.

220) A BC szállítások esetében csak kis tételű alternatív szállításokra van mód, veszélyes árunak minősülő anyagok, vagy eltérő vevői igény esetében pedig kizárt a közúti szállítás. Ezenfelül az anyagok nagy mennyiségben és nagytávolságra történő szállítása is azt eredményezi, hogy a vasúti szállítás megkerülhetetlen. Tekintettel arra, hogy a BC számára kizárólag a MÁV nyújt vasúti szállítást, mindenképpen igen magas a piaci részesedése, ami a vasúti fuvarozás esetében 100 százalék.

221) A MAL szállítások esetében megkerülhetetlen a vasúti szállítás, hiszen bizonyos országokba nincsen közúti kontingens, nagy mennyiségben és nagy távolságra szállítanak tömegárukat, illetve a töltő-ürítő technológiák is a vasút választását erősítik. Figyelembe véve, hogy a MAL részére kizárólag a MÁV végez vasúti fuvarozást, mindenképpen igen magas a piaci részesedése, ami a vasúti fuvarozás esetében 100 százalék.

222) A MOL szállítások kapcsán szintén megállapítható a vasúti szállítások kiemelkedő jelentősége és megkerülhetetlensége, bizonyos termékeknél kizárólagossága. Ennek oka az anyagok fizikai-kémiai jellemzőiben, a szállított mennyiségekben, a szállítási gyakoriságokban és távolságokban, illetve a már kiépített vasúti infrastruktúrában keresendő. Figyelembe véve, hogy a MOL magyarországi telephelyeiről/re jelenleg kizárólag a MÁV végez fuvarozást.

223) A további egyedi piacok többségén is a MÁV jellemzően a vasúti fuvarozó, leszámítva a GySEV piacait, hiszen a magánvasutak a piacnyitás óta nem tudtak jelentős megrendeléseket teljesíteni. A liberalizációt megelőzően értelemszerűen csak a két állami vasút lehetett a vasúti fuvarozó és más vasúttársaság megjelenése kizárt volt.

224) 2005 szeptember végéig az MMV [több mint tízezer]<sup>61</sup> tonna árut tudott leszállítani. Ugyanakkor piacralépési szándékkal már 2004. április 30-án együttműködési megállapodást kötött a MERT-tel [100-400 ezer]<sup>62</sup> tonna lignit szállítására. Az MMV első vezérigazgatója szerint az MMV induló járműállománya évi [500-900]<sup>63</sup> ezer tonna áru szállítására jelenthet kapacitást.

225) A CER 2005 áprilisától kezdte meg tevékenységét és 2005. szeptember 30-ig összesen [kevesebb mint 500 ezer]<sup>64</sup> tonna árut tudott fuvarozni. A Floyd 2004 novemberében tudta megkezdeni szállításait és 2005. szeptember 30-ig [kevesebb mint 500]<sup>65</sup> tonnát fuvarozott különböző társaságok számára.<sup>66</sup> A MÁV Hajdú 2005. április végéig 15 ezer tonnát szállított.<sup>67</sup> A fentiek alapján megállapíthatjuk, hogy a magán vasutak szállításai a piacnyitást követő közel másfél évben biztosan nem haladták meg az 1 millió tonnát. Ez az érték magában foglal természetesen olyan szállításokat is, amelyek nem tömegáru jelentettek, vagyis a valós érték alacsonyabb lehet.

226) Ezzel szemben a MÁV ÁFU áru fuvarozási teljesítménye évek óta gyakorlatilag változatlan. 2003-ban 42 940 000 tonna volt a MÁV forgalma, 2004-ben 45 567 000 tonna, míg 2005-re a tervezett mennyiség 46 530 000 tonna. Ennek forgalomnak nem a teljes egésze tekinthető tömegáru fuvarozásának.

227) A MÁV kiemelt vevőként vagy kiemelt cégcsoportként kezelt ügyfeleinek döntő többségében tömegáru fuvarozók és ők adják a MÁV szállításainak jellemzően 45 százalékát. Tehát ha elfogadjuk, hogy a MÁV valamennyi tömegáru fuvarozó ügyfele kiemelt ügyfélnek számít, akkor ezzel az értékkel számolva a MÁV éves tömegáru fuvarozásai legkevesebb 20,5-21 millió tonnát tehetnek ki. Természetesen figyelembe kell venni a GySEV teljesítményét is, ami a MÁV teljesítményének mintegy 1/9-edé, tehát kb. 2,3 millió tonnát jelenthet.

228) Amennyiben a magánvasutak esetében a másfél éves teljesítmény alapján számolt és igencsak elnagyoltnak tekinthető 1 millió tonnával számolnánk és még a GySEV teljesítményét is 3 millió tonnának vennénk, akkor is a MÁV-nak csupán éves forgalomból másfél évre becsült mintegy 30 millió tonnás teljesítménye közel 88 százalékos részesedést eredményezne, amelynél a MÁV tényleges piaci részesedése csak magasabb lehetett.

229) A MÁV által jelenleg kiszolgált fuvaroztatók esetében potenciális belépőként – a GySEV, a CER, a Floyd, a MÁV Hajdú, vagy az MMV közül – egyértelműen a GySEV-nek

---

<sup>61</sup> Üzleti titok, az eljárás alá vont számára sem betekinthető.

<sup>62</sup> Üzleti titok, az eljárás alá vont számára sem betekinthető.

<sup>63</sup> Üzleti titok, az eljárás alá vont számára sem betekinthető.

<sup>64</sup> Üzleti titok, az eljárás alá vont számára sem betekinthető.

<sup>65</sup> Üzleti titok, az eljárás alá vont számára sem betekinthető.

<sup>66</sup> Vj-22/2005/107. – Az adat a Floyd üzleti titkát képezi.

<sup>67</sup> Antal Dániel miniszteri biztos plectanulmánya, 20. o.



lenne a legnagyobb esélye. Tekintettel azonban arra, hogy a GySEV 61 százalékban állami tulajdonban van, kicsi a valószínűsége, hogy ezt valóban meg is tenné.

230) A magánvasutak belépési képességei jelenlegi fejlettségi szintjük mellett korlátozottak. 2005. április 30-án az MMV-nek és a CER-nek nem volt vontatójárműve, a Floydnak és a MÁV Hajdúnak csak 2 darab. A MÁV-nak ezzel szemben 2004. december 31-i adatok szerint 1356 vontatójárműve volt, míg a GySEV-nek is csak 42. A 2005. októberi állapot szerint a Floydnak elenyésző számú saját és főleg bérelt vonatói vannak, míg az MMV 40 darab teherkocsit bérel, továbbá 2005. áprilisi adatok szerint, a CER-nek 58 darab, a MÁV Hajdúnak 12 darab, míg a GySEV-nek 95 darab teherkocsija van. A MÁV ugyanakkor 2004. év végi állapot szerint 8 889 teherkocsival rendelkezik.

231) Az új eszközök beszerzése elérhetetlenül drága egy magán vasút számára. Egy vagon ára használtan 5-10 millió, míg új állapotban 25-30 millió forint. Ráadásul már a tevékenység beindításánál legalább 10-20 darab kell belőle. A megfelelő vontatójármű ára újonnan ennek többszöröse természetesen. Ezen körülmények folytán a frissen piacra lépett magánvasutak legtöbbször bérlik eszközeiket. Az állami vasutak a feleslegessé váló teherkocsikat sokszor inkább leselejtezik és nem értékesítik a magánvasutak felé. További belépési korlátként jelentkezik a magánvasutak esetében a szükséges szakképzett személyzet felvétele és folyamatos továbbképzése.

232) Belépési korlátként jelentkezhet az egyes vevők részéről megnyilvánuló azon igény, hogy komplex vasúti szolgáltatást vegyenek igénybe a fuvarozótól. Ennek indoka például, hogy egy-egy jövedelmezőbb viszonylat kivétele a szállítási rendszerből és más fuvarozónak adása a fennmaradó viszonylatok esetében az árak emelkedéséhez vezethet. Így az új piacra lépőnek annyiival kell kedvezőbb árat kínálnia, hogy az ellensúlyozza a más szállításokon érvényesített áremelést is a fuvaroztató számára.

233) Jelen körülmények között nem tekinthetőek jelentős potenciális versenytársnak a külföldi vasutak sem. Bár esetükben jelentős saját tulajdonú, versenyképes eszközpark áll rendelkezésre, a Csatlakozási Szerződésben biztosított átmeneti mentesség<sup>68</sup> okán csak a vasúti infrastruktúra 20 százalékához kaphatnak hozzáférést 2006. december 31-ig. Az eddigi tapasztalatok szerint a külföldi vasutak még ezzel a lehetőséggel sem éltek, jelenleg Magyarországon nem végez árufuvarozást más tagállam vasúttársasága. Ennek oka lehet a „helyismeret” hiánya, hiszen a magyarországi működéshez a személyzetnek praktikus okokból ismernie kell a magyar nyelvet, és a magyar szabályoknak megfelelően ki kell képezni és le kell vizsgáztatni őket.

234) Azokon a piacokon viszont, ahol éppen nem a MÁV a vasúti fuvarozó a MÁV komoly versenytársként jelenhet meg, hiszen rendelkezik mind az eszközállománnyal, mind a személyzettel és egyéb feltételekkel, ami a sikeres belépéshez szükséges.

235) A fentiek alapján megállapítható, hogy a MÁV erőfölényes helyzetben van a magyarországi tömegáru fuvarozási piacon.

---

<sup>68</sup> Ld. a csatlakozásról szóló 2004. évi XXX. tv. I. mellékletében a Csatlakozási Okmány X. mellékletét: a Csatlakozási Okmányban 24. cikkében hivatkozott lista: Magyarország, 6. Közlekedéspolitika: „2006. december 31-ig a 91/440/EGK tanácsi irányelv 10. cikkének (3) bekezdését Magyarország esetében csak az alábbi feltételekkel kell alkalmazni: [...] A Transzeurópai Vasúti Áruszállítási Hálózat magyarországi teljes éves kapacitásának legalább 20 százalékát a MÁV-on kívüli más vasúti vállalkozások számára kell fenntartani, és valamennyi indulási állomás-célállomás viszonylatban a MÁV-éval összehasonlítható menetidőt kell biztosítani. Az egyes vasútvonalak tényleges kapacitását az infrastruktúra kezelője köteles feltüntetni a vasúthálózat-használati szabályzatban. A teljes éves kapacitás fent jelzett 20 százaléka lefedi a 91/440/EK irányelv 10. cikke (1), (2) és (3) bekezdésében meghatározott hozzáférési jogokat.”

- 236) Amennyiben ugyanazon vállalkozás erőfölényes pozíció révén egy tagállam egész területe le van fedve, akkor megállapítható, hogy az erőfölény a közös piac jelentős részén is.
- 237) A fenti érvelés alkalmazható az Európai Megállapodás hatálya alá tartozó terület jelentős része kapcsán is.
- 238) A fentiek tükrében a MÁV esetében valamennyi piac-meghatározásnál elmondható, hogy erőfölényes pozíciója a közös piac, illetve az Európai Megállapodás hatálya alá tartozó terület jelentős részén fennáll.

## XI.

### A kifogásolt magatartások értékelése

- 239) A Tptv. 21. §-a értelmében tilos a gazdasági erőfölénnyel visszaélni, így különösen:
- c) indokolatlanul elzárkózni az ügylet jellegének megfelelő üzleti kapcsolat létrehozásától, illetve fenntartásától;
  - g) azonos értékű vagy jellegű ügyletek esetén az üzletfeleket indokolatlanul megkülönböztetni, ideértve olyan árak, fizetési határidők, megkülönböztető eladási vagy vételi feltételek vagy módszerek alkalmazását, amelyek egyes üzletfeleknek hátrányt okoznak a versenyben;
  - h) a versenytársaknak az érintett piacról való kiszorítására vagy a piacra lépésük akadályozására alkalmas, nem a versenytársakéhoz viszonyított nagyobb hatékonyságon alapuló, túlzottan alacsony árakat alkalmazni;
  - i) a piacra lépést más módon indokolatlanul akadályozni; vagy
  - j) a versenytárs számára indokolatlanul hátrányos piaci helyzetet teremteni, vagy gazdasági döntéseit indokolatlan előny szerzése céljából befolyásolni.
- 240) Az erőfölényben lévő vállalkozások fokozott felelősségére nézve elvi jellegű megállapításokat tett a Versenytanács korábbi határozataiban. A gazdasági erőfölénnyel való visszaélés objektív kategória, vagyis míg a polgári jogi viszonyokban – így a szerződési jogban is – úgy kell eljárni, ahogy az az adott helyzetben általában elvárható [Ptk. 4. § (4) bekezdés], addig a versenyjogi elbírálás alá eső erőfölényes vállalkozások magatartásának jogellenességéhez nincs szükség felróhatóságra, illetve megítélésük sem az általában elvárható magatartáshoz igazodik. Az erőfölényes vállalkozások – éppen jelentős piaci hatású, adott esetben nagyszámú piaci partnert érintő szerződéseik, és ezáltal a versenyt (a közérdeket) széleskörűen érintő negatív piaci hatás miatt – az átlagos piaci erejű vállalkozásokhoz képest fokozott felelősséggel bírnak.<sup>69</sup>
- 241) Az EKSz. 82. cikke alapján a közös piaccal összeegyeztethetetlen és ezért tilos egy vagy több vállalkozásnak a közös piacon vagy annak jelentős részén meglévő erőfölényével való visszaélése, amennyiben ez hatással lehet a tagállamok közötti kereskedelemre. Ilyen visszaélésnek minősül különösen:
- a) a tisztességtelen beszerzési vagy eladási árak, illetve egyéb tisztességtelen üzleti feltételek közvetlen, vagy közvetett kikötése;
  - b) a termelés, az értékesítés, vagy a műszaki fejlesztés korlátozása a fogyasztók kárára;
  - c) egyenértékű ügyletek esetén eltérő feltételek alkalmazása különböző üzletfelekkel szemben, ami által azok hátrányos versenyhelyzetbe kerülnek;

---

<sup>69</sup> Vj-126/2000.

d) a szerződés megkötésének függővé tétele olyan kiegészítő kötelezettségnek a másik fél részéről történő vállalásától, amely sem természetüknél fogva, sem a kereskedelmi szokások szerint nem tartoznak a szerződés tárgyához.

242) Végrehajtási Szabályok I. cím 3. cikke értelmében az Európai Megállapodás alkalmazásával összeegyeztethetetlen, és ezért tilos egy vagy több vállalkozásnak az Európai Megállapodás hatálya alá tartozó területen vagy annak jelentős részén meglévő erőfölényével való visszaélése, amennyiben ez hatással lehet a Felek közötti kereskedelemre. Ilyen visszaélésnek minősül különösen:

- a) tisztességtelen beszerzési vagy eladási árak, illetve egyéb tisztességtelen feltételek közvetlen vagy közvetett kikötése,
- b) a termelés, az értékesítés vagy a műszaki fejlesztés korlátozása a fogyasztók kárára,
- c) egyenértékű ügyletek esetén eltérő feltételek alkalmazása más üzletfelekkel szemben, ami által azok hátrányos versenyhelyzetbe kerülnek,
- d) a szerződések megkötésének függővé tétele olyan kiegészítő kötelezettségeknek a másik fél részéről történő vállalásától, amelyek sem természetüknél fogva, sem a kereskedelmi szokások szerint nem tartoznak a szerződés tárgyához.

243) A Végrehajtási Szabályok anyagi jogi szabályai azonosak az EK Sz. 82. cikkének szabályaival. Következésképpen az alkalmazási elvek tekintetében sincs lényegi különbség a két rendelkezés között.

244) Az EK Bíróságának gyakorlata szerint az erőfölény megállapításának ténye önmagában nem eredményezi a jogsértés megállapítását, pusztán annyit jelent, hogy függetlenül attól miért van erőfölényben az adott vállalkozás, különleges felelősséggel rendelkezik a tekintetben, hogy magatartása ne károsítsa a közös piacon a torzításmentes versenyt.<sup>70</sup>

245) A visszaélés fogalma objektív fogalom, amely az erőfölényben levő vállalkozások olyan magatartására vonatkozik, amely alkalmas arra, hogy befolyásolja a piac szerkezetét egy olyan piacon, amelyen éppen az érintett vállalkozás jelenlétének következtében a verseny már meggyengült, és amelynek hatására korlátozzák a piacon még létező versenyszint fenntartását vagy a verseny fejlődését azáltal, hogy olyan módszereket alkalmaznak, amelyek eltérnek a termékeknek és a szolgáltatásoknak a gazdasági szereplők teljesítményén alapuló rendes versenyét jellemző eszközöktől.<sup>71</sup>

246) A piacnyitás után a korábban monopol helyzetet élvező MÁV, a jogi szabályozás révén megteremtett és elkülönített upstream és downstream piacon egyaránt gazdasági erőfölénybe került. Az upstream piaci gazdasági erőfölénye, ezáltal az azzal való visszaélés lehetősége annak ellenére fennállt, hogy a közforgalmú pályakapacitás elosztására egy jogilag független szervezet, a VPE Kft. jött létre, alapvetően két okból. Egyrészt, a VPE által kiadott éves vagy eseti menetvonal engedélyek szükséges, de nem elégséges feltételei annak, hogy a magánvasutak áru fuvarozási tevékenységet végezzenek. A magánvasutaknak ugyanis a MÁV PV-vel a közforgalmú pálya igénybevételére pályahasználati szerződést is kell kötnie, amelynek alapján azután ténylegesen is hozzáférhetnek a vasúti pályához. E pályahasználati szerződés számos feltételét jogszabály rögzíti, azonban vannak olyan feltételek, amelyek kialakítására a pályavasút (MÁV PV) és a magánvasúti társaságok közötti megállapodások hivatottak. Ezek közé tartozik a bankgarancia vagy fizetési óvadék kikötése.

247) A piacnyitást követően a MÁV másrészt gazdasági erőfölénybe került a tulajdonába, illetve kezelésébe tartozó iparvágányokhoz történő hozzáférés upstream piacán is, amelynek feltételeit viszont egyáltalán nem rendezi külön jogszabály. Ez a helyzet ugyancsak

<sup>70</sup> Lásd 322/81 ügy Michelin kontra Bizottság [EBHT 1983., 3461. o., 57. pont].

<sup>71</sup> 85/76. ügy Hoffmann-La Roche & Co. AG kontra Bizottság [EBHT 1979., 461. o., 91. pont].

visszaélésre adott lehetőséget a MÁV ÁFU számára, amely ténylegesen döntési helyzetbe került az iparvágányokhoz való hozzáférési igények teljesítésével, illetve a hozzáférési díjak megállapításának módjával kapcsolatban a MÁV-on belül.

### **XI.1. A bankgarancia kikötése**

248) A MÁV PV valamennyi vasútvállalattól a szerződés értékétől függő, de azonos mértékű bankgaranciát kért biztosítékként. A különböző gazdálkodási és cégadatokkal rendelkező vasútvállalatok esetében így a bankgarancia mértéke – a „vevőminősítés” szabályaitól és eredményétől függetlenül – egységesen az éves pályahasználati díj 20 százalékának, illetve a havi forgalom 250 százalékának megfelelő összegű biztosíték lett. A garancia mértékét a MÁV PV szerint az általa vállalt kockázat határozza meg, és veszélyes üzemi tevékenységet végző cégeknél a kockázat értelemszerűen nagy, amelyet csak növel, ha a veszélyes üzemi tevékenységet alacsony törzstőkéjű cég végzi. A KKF is utalt a vasútvállalatok kártérítési felelősségével kapcsolatos szabályok rendezetlenségére, amelynek következtében a MÁV PV joggal tarthat attól, hogy alulbiztosított piaci résztvevők az általuk okozott kárért nem fognak tudni megfelelő mértékben kártérítést fizetni. A pályahasználati szerződés pénzügyi feltételei között szereplő bankgarancia azonban kizárólag a pályahasználati díj megfizetésének biztosítékaul szolgál, nem az esetleges károk megtérítésére, illetve nem is használható fel ilyen célra, így ez a bankgarancia mértékét nem – vagy legfeljebb a „vevőminősítés” keretében – érintheti.

249) Tekintettel a MÁV ÁFU által éves szinten fizetendő pályahasználati díj nagyságára<sup>72</sup>, amennyiben a PV az éves pályahasználati díj 2,5 hónapra eső részének megfelelő összegű biztosítékot (bankgaranciát vagy kauciót) követelne a szervezetileg (jogilag) azonos társasághoz tartozó, de számvitelileg önálló (más üzletágaktól elkülönült) elszámolás alá tartozó ÁFU-tól, a biztosíték kikötés a magánvasutakhoz hasonlóan érintené az ÁFU költségeit, fuvardíjait és ezáltal üzleti tervét. Ilyen mértékű biztosíték nem elhanyagolható pénzügyi terhet jelentene a magánvasutak versenytársaként működő üzletágnak is.

250) A vasútvállalatok – köztük a fuvarozóként eljáró MÁV ÁFU is – úgy nyilatkoztak, hogy a pályahasználati szerződéshez kapcsolódóan más pályavasútnak még nem kényszerültek biztosítékot felmutatni. A Magyarországon működő másik pályavasút, a GySEV nem kér kauciót vagy bankgaranciát a pályahasználati szerződésben foglalt pénzügyi kötelezettség teljesítésének biztosítására annak ellenére, hogy a HÜSZ II. rész 2.1 melléklete (A pályahasználati szerződés általános feltételei) – a MÁV PV-hez hasonlóan – lehetővé teszi számára. A szerződő fél pénzügyi teljesítőképességének alátámasztására a GySEV PV elegendőnek tekinti a VPE engedélyét, illetve az annak kiadásához szükséges okiratokat, mint például a működési engedélyt.

251) A VPE-től szabályszerűen igényelt és megkapott menetvonal engedély azonban a MÁV számára nem elégséges a magánvasutak pályahasználati díjainak meg nem fizetésével kapcsolatos üzleti kockázat csökkentésére, ezért kér további biztosítékot, amelyet a jogszabály számára megenged. A HÜSZ I. rész 2.3 melléklete („A pályahasználati szerződés általános feltételei”) lehetővé teszi, hogy a PV bankgarancia vagy kaució formájában biztosítékot kérjen a vasútvállalat pályahasználati szerződésben foglalt pénzügyi kötelezettségének teljesítéséhez, a biztosíték mértékét azonban a HÜSZ a felek megállapodására bízta.

252) 2005-ben az éves bankgarancia összege egyik magánvasút esetében sem volt olymértékű, hogy emiatt likviditási nehézségeik keletkezhettek volna. A MÁV által megkövetelt

---

<sup>72</sup> Az ÁFU éves szinten kb. 30 milliárd forint pályahasználati díjat fizet a PV-nak.

bankgarancia biztosítása azonban így is tényleges többletköltséget eredményezett azon magánvasutak számára, amelyek 2005 elején elfogadták a MÁV ajánlatát, illetve később a várható éves forgalmuk után fizetendő pályahasználati díj a 10 millió forintot meghaladta. Egyrészt, a számlavezető bankok a bankgarancia összegének 1-1,5 %-át kitevő egyszeri díjat számítanak fel, másrészt a magánvasutaknak a bankgarancia összegének megfelelő betéti fedezetet kellett biztosítani. A bank erre a célra a társaság pénzeszközeiből a garanciavállalás mértékével azonos pénzüsszeget elkülöníti, és annak felhasználhatóságát korlátozza. Ez utóbbi összeg ugyan nem tényleges kiadás, de csökkenti a társaság fizetőeszközeinek likviditását. Az éves pályahasználati díj 2,5 hónapra eső részének ilyen módon történő lekötése jelentős pénzügyi teher, különösen abban az esetben, ha "felfutnak" a szóban forgó magánvasút éves megrendelése. Növekvő megrendelések esetén a tényleges többletterhez a likviditási nehézségek is hozzáadódhatnak, ha a magánvasútnak egyéb fizetési kötelezettségeinek fedezésére esetleg hitelt kell igénybe vennie. Ha tehát a magánvasutak a MÁV ÁFU forgalmát csak nagyságrendileg megközelítő forgalmat tudtak volna lebonyolítani, akkor minden bizonnyal a bankgarancia biztosítása komoly likviditási nehézségeket okozott volna számukra.

253) A bankgarancia kikötésével összefüggésben a Versenytanács vizsgálta annak indokoltságát. A MÁV arra hivatkozott, hogy minden olyan esetben vevőminősítést folytat le és biztosíték nyújtását kéri, ha az egy évre számított szerződéses érték meghaladja a 10 millió forintot. A vevőminősítés végzése független a szerződés tárgyától, ebből következően attól is, hogy az adott pályahasználati szerződés eseti menetvonal igényekből, éves menetvonal igényből, vagy mindkettőből tevődik össze. A feltétel nélküli bankgarancia arra szolgál, hogy amennyiben a MÁV vevőpartnere fizetéképtelenné válna vagy bármely okból nem fizetne a MÁV-nak, a bank kifizesse a felhalmozódott pályahasználati díjhátralékot. A bankgarancia beváltására kizárólag a szerződéses partner szerződésszegő magatartása, ezen belül a pályahasználati díj nem teljesítése esetén kerül sor. A biztosíték összegét részben a várható, vasútállalat által fizetendő pályahasználati díjból, részben abból vezeti le, hogy milyen kockázatot vállal a MÁV a pályahasználati díj fizetési kötelezettség elmaradása, illetve késedelme esetén.

254) A MÁV szerint a bankgarancia kikötése más iparágakban szokásszerű üzleti gyakorlat. Ezt a védekezést a Versenytanács nem fogadta el. A gazdasági erőfölényben lévő vállalat magatartását nem indokolja önmagában a más üzletágakban követett gyakorlat szokásszerűsége, a kikötött bankgarancia indokoltságát az eljárás alá vontnak a pályavasúti hozzáférés piacának körülményei alapján kell tudni indokolni. Ez több okból sem állt fenn jelen esetben:

- a) A vasútállalatok számára működési engedély csak akkor adható, ha az megfelel – az üzleti jó hírnév és a szakmai alkalmasság kritériuma mellett – a pénzügyi teljesítőképességgel kapcsolatos követelményeknek is. Ezzel összhangban 2004 folyamán a MÁV PV és a piacra lépő vasútállalatok több eseti, illetve éves pályahasználati szerződést is kötöttek, amelyek a pályahasználati díj meg nem fizetése esetére biztosítékot nem tartalmaztak. Mivel ez idő során jelentős fizetési problémák nem merültek fel, semmilyen olyan tapasztalat nem volt, amely a pályahasználati díj megnövekedett kockázatára utalhatott volna. A pályahasználati szerződés a nem fizetés esetére egyébként is lehetővé teszi annak rendkívüli felmondását, amely a magánvasút számára komoly következményekkel, végső esetben engedélyének visszavonásával is járhat. Ezért gyakorlatilag kizárható, hogy a magánvasúti társaságok, a magyar gazdasági életben egyébként "jól bevált" nemfizetésből üzleti gyakorlatot csinálhattak volna.
- b) A bankgarancia indokoltságát az adott piacon általában is megkérdőjelezi az a gyakorlat, hogy a működési engedély kiadásának – az üzleti jó hírnév és a szakmai alkalmasság kritériuma mellett – a pénzügyi teljesítőképességgel kapcsolatos követelményeknek való megfelelés is előfeltétele. A működési engedély tehát egyben garancia is arra, hogy a

társaság pénzügyileg képes teljesíteni a fizetési kötelezettségeit, ezért nincs indok ebben a tekintetben további garanciák kikötésére a MÁV részéről.

c) A tényállásban rögzítettek szerint a 2005. évre várható pályahasználati szerződéses összegek nagyságrendje egyik társaság esetében sem haladhatta meg számottevően a 10 millió forintot összesen, az év egészére vonatkozóan. A MÁV pénzügyi-gazdasági ereje több nagyságrenddel nagyobb azon vállalkozásokénál, amelyektől pénzügyi garanciát kér. Az esetleges 1,5 hónapot meghaladó fizetési késedelmek ezért a gazdasági helyzetét nem befolyásolhatják érdemben. A MÁV-nál sokszorta kisebb pénzügyi potenciállal rendelkező GySEV sem kért bankgaranciát a hozzáférési szolgáltatásokkal összefüggésben.

255) A fent leírt okfejtés alapján a Versenytanács megállapította, hogy a MÁV visszaélt gazdasági erőfölényével azáltal, hogy a magánvasutakkal, a 2005. évre megkötött pályahasználati szerződésekben indokolatlanul feltétel nélküli bankgaranciát vagy más, hasonló fizetési biztosítékot kötött ki, ezáltal a MÁV ÁFU downstream piaci versenytársainak indokolatlanul hátrányos piaci helyzetet teremtett. E magatartása a Tptv. 21. § j) pontjában foglalt tilalomba ütközik, és egyben sérti az EKSz 82. cikkének rendelkezését is.

256) A Versenytanács ugyanakkor a fenti magatartással kapcsolatban az EKSz 82. cikke c) pontjába ütköző jogsértést nem állapított meg, mert ugyan igaz, hogy a MÁV PV a MÁV AFU-tól nem kért bankgaranciát, ez a magatartása azonban korántsem tekinthető indokolatlannak, hiszen ugyanazon vállalkozás két üzletágának kapcsolatán belül piaci viszonyról nem beszélhetünk. Igaz, a kötelező számviteli elkülönítés miatt a MÁV ÁFU-nak formálisan fizetnie kell pályahasználati díjat a MÁV PV-nek, ez azonban kizárólag jogszabályi alapon értékelhető, közöttük piaci alapon eldöntendő üzleti kérdés nem merülhet fel, hiszen egymástól nem független vállalkozások.

257) A Versenytanács megjegyzi, hogy a MÁV versenyjogi felelősségét nem szünteti meg az a körülmény, hogy a HŰSZ egyébként számára megengedi külön bankgarancia vagy fizetési óvadék kikötését nemfizetés esetére. Ez csak abban az esetben állna fenn, ha a MÁV-nak a jogszabályból adódó "mozgástere" olyan mértékben beszűkülne, hogy jogszerűen nem tehetne mást. Ilyen eset lehetett volna például az, ha a HŰSZ kifejezett előírta volna számára a külön bankgarancia kikötését. A jogi helyzet azonban lehetővé teszi a pályavasút számára azt is, hogy ne kérjen ilyen bankgaranciát (lásd a GyESEV példáját). Ezért a MÁV bankgaranciával kapcsolatos magatartása versenyjog alá tartozóan értékelhető.

258) A Versenytanács nem tartotta megalapozottnak a MÁV azon védekezését, amely a működési engedéllyel kapcsolatos hatósági eljárást kérdőjelezi meg. A MÁV nem járhat el hatóságként, nem helyettesítheti a hatóságot, ezért mindaddig tiszteletben kell tartania a hatósági eljárás eredményét (jelen esetben a Floyd Kft.-nek megadott működési engedély jogszerűségét), ameddig annak ellenkezőjét a Bíróság jogerősen meg nem állapította. A bankgarancia jogosságát alapozhatja például a rendszeres nem fizetés mint korábbi tapasztalatra, de ennek bizonyítékként nem fogadható el a becsatolt irat szerinti 50 millió forintos tartozás meg nem fizetése, hiszen az ugyancsak becsatolt másik irat alapján kiderül, hogy az összeg több mint 90 százalékának jogosságát a Floyd vitatta. Önmagában egy fizetési tétel körül jogvita nem alapozhat meg külön bankgaranciát.<sup>73</sup> Mindennek hiányában a fent említett körülmény nem tekinthető, az egyébként 2004. év során (tehát a számlavita keletkezését jóval megelőzően) kialakított bankgarancia kikötés jogszerű indokának.

259) A MMV nyilatkozata szerint a MÁV hasonló kikötéseket a 2006. évi pályahasználati szerződésbe is befoglalt. A Versenytanács jelen eljárásban csak a vizsgálat tárgyát képező

---

<sup>73</sup> Alapozható például abban az esetben, ha bizonyíthatóan megállapítható, hogy a Floyd rendszeresen és megalapozatlanul kezdeményezett vitát a fizetési tételekkel kapcsolatban

megállapodásokra, jelen esetben a 2005. évi pályahasználati szerződésekkel kapcsolatos magatartásra vonatkozóan van rendelkezési helyzetben. A 2006. évre vonatkozó hasonló kikötések versenyfelügyeleti vizsgálata – feltéve, hogy azok nem kerülnek módosításra – újabb eljárás tárgya lehet.

## XI.2. Az iparvágányokhoz történő hozzáférés akadályozása

260) Amikor a cél- és/vagy az indulóállomás olyan ipartelephelyen van, amelyekhez iparvágányok kerültek kiépítésre, a vasúti fuvarozási szolgáltatáshoz – a közforgalmú vágányokhoz való hozzáférés mellett, az iparvágányokhoz – illetve esetenként az ezekhez kapcsolódó kiszolgáló eszközökhöz – való hozzáférés nélkülözhetetlen a fuvarozási szolgáltatás nyújtásához (nülkülözhetetlen erőforrás). A downstream piaci szolgáltatás szempontjából nélkülözhetetlen upstream piaci szolgáltatás (erőforráshoz való hozzáférés) indokolatlan korlátozása nyilvánvalóan versenykorlátozó jellegű.

261) A MÁV a tulajdonában álló iparvágányok használatának más vasútvállalatok részére történő átengedésével kapcsolatos magatartását arra alapozta, hogy ezek a vágányok és tartozékaik, mint magántulajdonú infrastruktúra nem képezik az országos közforgalmú vasúthálózat részét, ezáltal a VPE menetvonal engedély formájában nem adhat használati jogot az iparvágányra, a hozzáférésről kizárólag a MÁV mint az infrastruktúra tulajdonosa dönt. Álláspontja szerint ezt támasztja alá a 2001/14/EK irányelv 1. cikk (3) bekezdés d) pontja is, mely szerint "[A tagállamok ezen irányelv hatálya alól kivonhatják] azon magántulajdonban levő vasúti infrastruktúrát, amelyet kizárólag az infrastruktúra tulajdonosa használ saját áruszállítási tevékenységére"<sup>74</sup>.

262) A Versenytanács nem vitatja, hogy a magántulajdonban (akár iparvágány-használó, akár vasútvállalat tulajdonában) álló iparvágányok és más infrastruktúra elemek nem képezik az országos közforgalmú vasúthálózat részét, ennek következtében a hozzáférésről rendelkező, illetve a hozzáférés biztosítására hivatott szervezet, valamint az igénylés menete és az igénybevétel feltételei eltérnek, illetve eltérhetnek az országos közforgalmú vasúti pálya kapcsán irányadó szabályoktól. Az iparvágányok és más nem közforgalmú pályaelemek esetében a hozzáférési igények elbírálását, a kapacitás elosztását és a használati díj megállapítását nem a VPE, hanem az infrastruktúra jogosultja végzi. A Versenytanács szerint azonban a MÁV által hivatkozott irányelv említett rendelkezése a *saját célú* vasúti pályákra vonatkozik, amelyek *az infrastruktúra-tulajdonos árujának továbbítására szolgálnak*. Ide tartozik a „klasszikus” értelemben vett, az iparvágány-használó tulajdonában álló iparvágány. Ezzel szemben az iparvágány tulajdonosaként eljáró MÁV – az iparvágány-használóval kötött szerződés alapján – fuvarozóként, az iparvágány kiszolgálójaként közlekedik az iparvágányon, és nem saját vasúti küldeményeinek szállítása, ki- és berakása érdekében. Az iparvágány használója tehát nem a MÁV, hanem az iparvágány végén található telephelyen működő, vasúti szolgáltatást igénybe vevő cég. A MÁV tehát az irányelvre hivatkozva nem vonhatja ki magát annak hatálya alól, és köteles a hozzáférést biztosítani.

263) A Vtv. 2. § (6) bekezdése alapján a pályavasút, illetve a vasúti társaság köteles – a vasúti pálya kapacitásának elosztása alapján, valamint pályahasználati díj ellenében – a vasúti pálya és tartozékai igénybevételét lehetővé tenni. A Vtv. szövegezéséből következik, hogy a belföldi székhelyű vasút részére a pályavasútnak vagy vasúti társaságnak nemcsak az országos közforgalmú vasúti pálya és tartozékai tekintetében kell hozzáférést engednie, hanem a pályavasút vagy vasúti társaság kezelésében lévő egyéb vasúti infrastruktúrához is.

---

<sup>74</sup> Az említett rendelkezés hivatalos angol nyelvű szövege így hangzik: "[Member States may exclude from the scope of this Directive] privately owned railway infrastructure that exists solely for use by the infrastructure owner for its own freight operations."

Ez azt jelentheti, hogy a MÁV-ot a Vtv. is kötelezte az iparvágányokhoz és más nem közforgalmú pályaelemekhez való hozzáférés biztosítására, és a hozzáférés megtagadása a Vtv. rendelkezésének megsértését (is) maga után vonhatja. A Versenytanács elvi állásfoglalásának megfelelően valamely más jogszabály rendelkezéseinek megsértése nem eredményezi automatikusan a Tpv. megsértését abban az esetben sem, ha annak hatása érvényesül a piacon, másoldalról viszont az a körülmény, hogy adott magatartás valamely más jogszabályt is sérthet, nem képezi akadályát a magatartás Tpv. alapján történő megítélhetőségének.<sup>75</sup> Erre tekintettel – még ha a Vtv. tartalmaz is ezirányú kötelezettséget – a Versenytanács a MÁV iparvágány-hozzáférés megtagadásával kapcsolatos magatartását nem a Vtv., hanem a Tpv. rendelkezéseivel összefüggésben értékelheti.

264) Az iparvágány-tulajdonos MÁV jogosultságait – a tulajdonost általános jelleggel megillető jogosítványok mellett – az IHSZ és az ISZSZ határozta meg. A MÁV ezen jogosultságokra hivatkozva először teljes egészében elzárkózott a hozzáférés biztosításától, majd később az ÁFU engedélyét, illetve külön megállapodás megkötését követelte meg a magánvasutaktól. A külön megállapodás az iparvágány-használóval közös használati megállapodás, más esetben az iparvágány-használó által ellenjegyzett, az iparvágány-használó és a MÁV ISZSZ-e mellékletét képező iparvágány hozzáférési szerződés formájában valósult meg.

265) Tekintettel arra, hogy a MÁV az iparvágányt nem saját (áruszállítási) céljaira használja, IHSZ-szel bérbe adja annak a cégnek, amelynek telephelyét az iparvágány a közforgalmú vasúti pályahálózattal összeköti a cég küldeményeinek vasúton történő fogadása, illetve elszállítása, a küldemények vasúti kocsikba / kocsikból történő be- és kirakása céljából. Az iparvágányt vasúti fuvarozás céljára használó iparvágány-használó ezt követően az iparvágány kiszolgálása, a kocsik ki- és behúzása, az árukezelés lebonyolítása érdekében ISZSZ-t köthet egy (vagy több), jellemzően a küldemény fuvarozását végző vasútvállalattal, vagy saját vasútüzeme segítségével a kiszolgálást maga is elláthatja.

266) A Versenytanács szerint az iparvágány-használónak – az iparvágány kibérelésével, amennyiben az IHSZ ellentétes rendelkezést nem tartalmaz – joga van megválasztani a kiszolgálót, hiszen telephelye vasúti kiszolgálása érdekében kötött bérleti megállapodást és fizet bérleti díjat az infrastruktúra-tulajdonosnak az iparvágány vasúti szállítási célú használatáért. Alternatív szolgáltató hiányában (a piacnyitást megelőzően) az iparvágány-használó értelemszerűen az ISZSZ-t is az infrastruktúra-tulajdonos vasúttal kötötte meg, azonban új vasúti fuvarozók megjelenésével a fuvarozással és a kiszolgálással más vasútvállalatokat (is) megbízhat. Azt a MÁV sem vitatta, hogy az ISZSZ nem kizárólagos, az iparvágány-használó akár több kiszolgálót is megbízhat. (Ez természetesen – technológiai szempontból – igényelheti a szolgáltatási szerződések egyeztetését.) Mindezek miatt az iparvágányhoz és tartozékaihoz való hozzáférésről – függetlenül attól, hogy tulajdonosa is vagy csak IHSZ alapján bérlője az infrastruktúrának – az iparvágány-használó jogosult dönteni.

267) Az iparvágányhoz való hozzáférés biztosítása történhet egyrészt oly módon, hogy a vasúti szolgáltató maga látja el az iparvágány kiszolgálását, másrészt oly módon, hogy a szolgáltató megrendeli az infrastruktúra-tulajdonos és egyben kiszolgálást végző vasúttól a kiszolgálást (ezáltal nem a pályához, hanem a szolgáltatáshoz kap hozzáférést). Amennyiben a vasúti szolgáltató képes a kiszolgálást elvégezni, erre az iparvágány-használó igényt tart és a felek ISZSZ-t kötnek, a fentiek alapján a vasúti szolgáltató (és az iparvágány-használó) nem zárható el attól, hogy a fuvarozáshoz hasonlóan a szolgáltató a kiszolgálást is maga biztosítsa az iparvágány-használó számára, másfelől a vasúti szolgáltató nem kötelezhető a kiszolgálás megrendelésére. Hasonlóan érvényes ez a megállapítás az iparvágány kiszolgálása során a küldeménnyel kapcsolatos egyéb fuvarozási műveletekre (pl.

---

<sup>75</sup> Versenytanács 33. sz. elvi állásfoglalása (Vj-66/1997., Vf. É. 10/1997.).



mérlegelés), amelyeket a vasúti szolgáltató saját eszközeivel, az iparvágányhoz tartozó berendezések igénybevételével és megrendelt szolgáltatásként is bonyolíthat. A magánvasutakkal kötött megállapodás és az annak alapján született keretszerződések már mind az önerőből, saját üzemeltetésű járművel történő hozzáférés, mind a megrendelt kiszolgálás, illetve hasonlóan az önerőből és a megrendelésre végzett egyéb szolgáltatás lehetőségét is tartalmazzák.

268) A MÁV az új vasútvállalatok iparvágány-hozzáférési igényével kapcsolatban tanúsított magatartásának elbírálása során nem hagyható figyelmen kívül azt, hogy a MÁV szervezetén belül a MÁV tulajdonú iparvágányok és más infrastruktúra elemek nem az infrastruktúra-kezelő PV, hanem a piacra lépő vasútvállalatok versenytársaként működő ÁFU kezelésébe tartoztak. Ennek következtében viszont az új vasútvállalatoknak attól az üzletágtól kellett hozzáférést és hozzá kapcsolódó infrastruktúra-szolgáltatásokat igényelniük, illetve a hozzáféréstől tárgyalniuk és megállapodniuk, amely a versenytárs szolgáltatók beengedésében értelemszerűen ellenérdekelt.

269) A GVG/FS ügyben hozott határozatában az Európai Bizottság is rávilágított arra a tapasztalatára, mely szerint egy szolgáltatóként is működő kapacitás-elosztó szervezet hajlik arra, hogy minimalizálja a szolgáltatói működését esetlegesen hátrányosan érintő belépési lehetőségeket, míg ilyen esetben egy vasútvállalatoktól független kapacitás-elosztó szervezet – a szabad pályakapacitás megkülönböztetéstől mentes elosztásával – az infrastruktúra lehető legjobb kihasználására törekedne.<sup>76</sup>

270) Az iparvágány hozzáférés engedélyezése során nem hagyható figyelmen kívül az ISZSZ sem. Az iparvágány használója és a kiszolgáló vasút az ISZSZ-ben határozza meg a kiszolgálás ütemezését, amely a kiszolgáló tehervonat menetrendjéhez igazodik. A kiszolgálásnak – ahogy magának a fuvarozásnak – az iparvágány-használó szállítási igényének megfelelően kell történnie, ezért a küldemények beérkezésének vagy elszállításának sorrendjét az iparvágány-használónak kellene meghatároznia. Így ha az iparvágány-használó valamennyi kiszolgáló vasúttal köt ISZSZ-t, az egyes szerződésekben meghatározott kiszolgálási időpontok és ütemezés – a vonatok menetrendjével összehangoltan – a kiszolgáló vonatok egymáshoz viszonyított sorrendjét is megadják. Ez abban az esetben is érvényes, ha a fuvarozó vasútvállalat nem maga látja el a kiszolgálást, hanem más kiszolgáló vasútvállalattól rendeli meg a szolgáltatást. Tény az, hogy az iparvágányok kapacitása szűkös, ezért rendszeres, nagy volumenű szállításoknál torlódás alakulhat ki. Ha a kiszolgálás rendjét az érintettek ISZSZ-ben nem rendezték, kérdéses lehet a hozzáférés sorrendje és az annak meghatározására jogosult személye.

271) A MÁV – az első ezirányú igény felmerülésétől kezdve – tulajdonosi jogaira hivatkozva próbálta befolyásolni a versenytárs vasútvállalatok iparvágány-használatát és más – a vasúti fuvarozáshoz szükséges – nem közforgalmú infrastruktúra elemekhez való hozzáférését. Tekintettel arra, hogy a vasúti infrastruktúra szóban forgó pontjainál a MÁV dolgozói teljesítenek szolgálatot és a vonatközlekedéshez közreműködésük nem nélkülözhető, engedélyük nélkül a magánvasutak vonatai nem közlekedhettek tovább. Ezáltal a MÁV ÁFU ténylegesen is abban a helyzetben volt, hogy a magánvasúti hozzáférés, hozzájárulása nélkül, nem volt megvalósítható. A MÁV ÁFU hozzáférés akadályozására irányuló gyakorlatának elsődleges veszélye az, hogy az infrastruktúra felett gyakorolt kontrollt a piacra lépők kiszorítására és a downstream szállítási piacon is fennálló erőfölényes helyzetének fenntartására használja. Az egyik piacon fennálló monopolhelyzettel a különálló, de kapcsolódó piacokon is vissza lehet élni oly módon, hogy a vállalkozás egyik piacon fennálló erőfölényes helyzetét kiterjeszti egy másik szomszédos piacra, ahol egyébként helye lehetne

---

<sup>76</sup> COMP/37.685 GVG/FS ügy, 125. bekezdés.

versenynek, illetve amely tevékenységet rajta kívül más vállalkozó is elláthatna, hasonló vagy akár még nagyobb hatékonysággal.<sup>77</sup>

272) Az EKB Téli marketing-ügyben hozott ítélete<sup>78</sup> alapján „az EKSz [82.] cikke szerinti jogsértés valósul meg, amikor egy adott piacon erőfölényes helyzetben lévő vállalkozás – objektív szükségszerűség nélkül – saját maga vagy vele azonos (cég)csoporthoz tartozó vállalkozás számára tart fenn egy olyan kiegészítő tevékenységet, melyet szomszédos, de elkülönült piacon folytatott tevékenységének részeként más vállalkozás is végezhetne, amennyiben ezzel az említett vállalkozást kizárhatja a versenyből”. Mivel hozzáférés hiányában a vasútvállalat elvesztheti megrendelését, illetve az a kép alakulhat ki a MÁV-ról és a piacra lépő versenytárs vasutakról, hogy a MÁV képes akadályozni vagy késleltetni azt a szállítmányt, amelynek fuvarozásával más vasútvállalatot bíztak meg, illetve az új vasútvállalatok lényegében nem tudnak megalapozottan, a megrendelők számára is hitelesen garanciát vállalni a fuvarozás zavartalanságára és határidőben történő teljesítésére, ez a magatartás alkalmas a versenytársak piaci működésének ellehetetlenítésére és ezáltal – hosszabb távon – kiszorítására.

273) A tulajdonhoz fűződő jogok, azon belül is elsősorban a rendelkezési jog tiszteletben tartása mellett az erőfölényes vállalkozásokra az üzleti kapcsolatok létrehozásában a már említett fokozott felelősséggel jár. Erre hívta fel a figyelmet a Versenytanács is a Vj-10/2002. sz. ügyben. Eszerint az üzleti viszony létrehozásához kötődő ügyekben két jogilag védett érdek között kell egyensúlyt találni. Egyfelől az erőfölényben levő vállalkozást is megilleti a tulajdonnal való rendelkezés, másfelől a versenyjog előírásai bizonyos többlet kötelezettségeket róhatnak a gazdasági erőfölényben lévő vállalkozásokra, a hatékony verseny fenntartásához fűződő közérdek védelme érdekében. A Tptv. 22. §-a értelmében gazdasági erőfölényes helyzetben lévő vállalkozás akkor marasztható el az üzleti kapcsolat létrehozásától / fenntartásától való elzárkózás miatt, ha:

- azt nem tudja az objektív, üzletileg ésszerű indokkal megmagyarázni; és
- a konkrét vállalkozásokat ért érdeksérelem mellett a piacon folyó versenyre, annak hatékonyságára is érezhetően negatív hatással jár.

A MÁV az elzárkózást ilyen objektív, üzletileg ésszerű indokkal nem magyarázta, sőt a bükkábrányi hozzáférés kapcsán az MMV-nek küldött levélben kifejezetten hangsúlyozta, hogy nem látják indokoltnak a használat, illetve szolgáltatás számukra hátrányos megosztását és a versenytárs vasútvállalat általi iparvágány-használatot biztosító szerződés megkötésére irányuló jogi kényszer sem ismernek. Az erőfölényes vállalkozás piaci helyzetének megőrzésére irányuló szándék versenyjogilag nem fogadható el jogos indokként.

A már említett GVG/FS ügyben – az eljárás alá vont hasonló tartalmú védekezése kapcsán – a Bizottság is felhívta a Ferrovie dello Stato figyelmét arra, hogy a monopolhelyzet fenntartására irányuló törekvés nem minősül jogos indoknak a tárgyalásoktól való elzárkózásra. Hasonlóan nem fogadható el a más jogszabályokban (Gt., Btk.) foglalt, egy társaság működésével és gazdasági eredményességével kapcsolatos vezetői kötelezettségekre való hivatkozás, mivel ezek értelemszerűen nem adhatnak felmentést a közösségi és hazai versenyjogi és vasúti jogszabályok előírásai alól.

274) A MÁV a bükkábrányi iparvágány kapcsán felmerülő első hozzáférési igénynél – tulajdonosi, valamint az IHSZ-en és ISZSZ-en alapuló jogaira hivatkozva – még egyértelműen elzárkózott a magánvasúti igénybevétel engedélyezésétől, később azonban Eperjeskénél, Berenténél vagy Uzabányánál késlekedve, de hozzájárult a tulajdonában lévő vágány használatához. A Versenytanács szerint nemcsak a teljes elzárkózás, hanem a

<sup>77</sup> Vj-176/2001.

<sup>78</sup> 311/84. ügy Centre Belge d'Études de Marché – Téli marketing (CBEM) SA kontra Compagnie Luxembourgeoise de Télédiffusion SA and Information publicit  Benelux SA [EBHT 1985., 3261. o., 27. pont].

hozzáférési engedély megadásának késleltetése is megalapozhat visszaélést a MÁV részéről, amennyiben az indokolatlanul, objektív és ésszerű magyarázat nélkül történik.

275) A Bizottság telekommunikációs szektorra vonatkozó egyik közleménye alapján egy adott eszközhöz való hozzáférés megtagadása az EKSz. 82. cikke szerinti tilalomba ütközhet, ha a hozzáférést megtagadó vállalkozás erőfölényes helyzete a szóban forgó eszköz feletti ellenőrzéséből adódik. Visszaélést valósíthat meg az is, ha a vállalkozás indokolatlanul vagy igazolatlanul késlekedik egy hozzáférési kérelemre adandó válasszal.<sup>79</sup> Így az MMV Eperjeske-átrakó szénosztályozó-, illetve Berente Szénpályaudvar állomás rakodóvágányához való hozzáférési igénye kapcsán – az intézkedésre jogosult kijelölésére és a Főigazgató távollétére való hivatkozással – az indokolatlan késlekedés egyértelműen megállapítható. A Floyd esetében a BILK rakodóvágányához való hozzáférés elhúzódása az osztrák partner vasútvállalattal, a WLB-vel történő szerződésbontáshoz és WLB kártérítési követeléséhez vezetett. Az MMV bükkábrányi esetéhez hasonlóan ez is azt mutatja, hogy hozzáférés hiányában a piacra lépő vállalkozások elveszíthetik ügyfeleiket és ennek következtében működésük létalapját.

276) A BILK terminálnál kialakult hozzáférési vita esetében a MÁV elzárkózása nem tekinthető teljes egészében indokolatlannak, mivel a terület és az infrastruktúra tulajdonosa a BILK Rt. volt, így a rakodóvágány használatáról vele kellett a Floydnak megállapodnia, amelyre vonatkozó szerződés megkötése vita keletkezéséig nem történt meg.<sup>80</sup> A helyzet azonban annyiban sajátos, hogy az iparvágány használatbavételi engedélyezési eljárás az eset idején még folyamatban volt, amely szintén bizonyos megkötéseket eredményezett az iparvágány használatával kapcsolatban. Természetesen a BILK Rt. és a MÁV kiszolgálásra vonatkozó szerződése ebben az esetben sem kizárólagos, illetve a kiszolgálás a MÁV-on keresztül lebonyolítható (a kiszolgálási szolgáltatás megrendelésével). Másfelől viszont, a MÁV a kiszolgálásra a Floyd részére olyan összegű árajánlatot adott, amely mind a HÜSZ szerinti, mind a korábbi esetekben magánvasút részére ajánlott díjakat jóval meghaladta. Tekintettel arra, hogy a terminál használatához a MÁV általi kiszolgálás igénybevétele – a Floyd BILK Rt.-vel történő szerződéskötéséig – nem kerülhető meg, az árajánlat mértéke a hozzáférés késleltetésének szándékára utal.

277) A MÁV jogosan vetette fel, hogy a magánvasutak gyakran aznap vagy egy-két nappal a tervezett közlekedtetés előtt igényelték csak a hozzáférést, vagyis nem jártak el kellő körültekintéssel a szállítások előkészítése során. Ennek kapcsán látnunk kell, hogy a vizsgált esetekben a vasútvállalatok az érintett állomások (Bükkábrány, Eperjeske-átrakó, Berente, Uzsabánya) használatára menetvonal engedélyt kaptak a VPE-től, mivel az állomások a HÜSZ mellékletében közforgalmú állomásként szerepelnek. Másfelől pedig a vasútvállalatok az ipartelep tulajdonosától, működtetőjétől (vagyis az iparvágány-használótól) hozzájárulást kaptak az iparvágány használatához. A GVH vizsgálata azt állapította meg, hogy számos esetben a közforgalmú állomásokhoz nem közforgalmú infrastruktúra is tartozik, amely a HÜSZ-ben nem került feltüntetésre, hozzájárulva ezzel a jogvita (jogvitára okot adó) helyzetek kialakulásához. A VPE ezt később azzal próbálta kiküszöbölni, hogy határozatában felhívta az igénylő figyelmét az esetlegesen igénybe vett nem közforgalmú infrastruktúra használatához szükséges külön megállapodásra.

278) Az a megoldás, hogy a 2005. július 22-i keretszerződéssel a MÁV valamennyi tulajdonában álló nem közforgalmú infrastruktúra elemre nézve egységes hozzáférési rezsímet alakított ki, azt mutatja, saját maga is egységesen kezeli a tulajdonában álló (és ezáltal a HÜSZ hatálya alá nem tartozó) infrastruktúra elemek más vasútvállalatok általi

---

<sup>79</sup> A telekommunikációs szektorban kötött hozzáférési megállapodásokra alkalmazott versenyszabályokról szóló közlemény (HL C 265, 1998/08/22, 30. o. 83. pont).

<sup>80</sup> Nem hagyhatjuk figyelmen kívül azt a körülményt, hogy a MÁV a BILK terminál többségi tulajdonosa, azonban jelen eljárás tárgya nem a BILK Rt. esetleges visszaélésének vizsgálata.

igénybevételének kérdését. Az egyes hozzáférési igények kapcsán a MÁV ÁFU által tanúsított korábbi magatartás egyedi esetekre vonatkozott, a versenytársak hozzáférésének lehetőségével kapcsolatos konkrét magatartásának tekinthető, amelyeket egyebek között az befolyásolt, hogy a MÁV ÁFU az adott iparvágányra, illetve infrastruktúrára vonatkozóan az iparvágány-használókkal milyen tartalmú szerződéssel rendelkezett. Az iparvágányok hozzáférési díjairól megkötött 2005. július 22-i megállapodás ezért, azon túlmenően, hogy a helyzet rendezése irányában tett helyes lépésnek tekinthető, azonban egyben annak is bizonyítéka, hogy ezt megelőzően a MÁV az iparvágányokhoz való hozzáférést, a MÁV ÁFU önkényes magatartását lehetővé tevő "negatív" gyakorlatot követett, amelynek az egyes hozzáférési esetek csak példái. Ez azt jelenti, hogy a piacnyitásra való felkészüléssel összefüggésben elmulasztotta egy, a várható hozzáférési problémák kezelésére valóban alkalmas belső eljárási rend, egységes szempontrendszer kialakítását, illetve nem tulajdonított jelentőséget annak a nyilvánvalóan problematikus helyzetnek, amely a MÁV ÁFU tulajdon-, illetve kezelési jogainak fenntartásából adódhat.

279) A július 22-i megállapodás sem tekinthető azonban olyannak, amely minden tekintetben megoldhatta volna a hozzáférési problémákat. Példa erre a MÁV Hajdú hozzáférési kérelme Berente Szénosztályozó pályaudvarnál, amely kapcsán a MÁV az iparvágány túlterheltségére hivatkozva a kértnél csaknem egy héttel későbbi időpontra engedélyezte az infrastruktúra igénybevételét. A MÁV kifogásolta, hogy a MÁV Hajdú csak két nappal a tervezett közlekedtetés előtt jelezte hozzáférési igényét, így a vonatok torlódása miatt – az érkezési sorrend alapján – a MÁV Hajdú által továbbított küldemény csak napokkal később haladhatott be az iparvágányra.

280) A MÁV Hajdú esete is felszínre hozta a megállapodás azon hiányosságát, hogy – a hozzáférés díjait leszámítva – nem határoz meg egyértelmű szabályokat a hozzáférési igények bejelentésére és elbírálására. A keretszerződésnek kellene tartalmaznia az iparvágányi „kapacitás-elosztási eljárás” menetét: így azt, hogy a hozzáférési igényt mikor és milyen formában kell bejelenteni (pl. hány nappal a tervezett igénybevételt megelőzően, a VPE határozat birtokában vagy a menetvonal-igénnyel egyidejűleg), a hozzáféréshez külön megállapodást (a keretszerződésen alapuló, az egyedi esetre vonatkozó hozzáférési szerződést) kell kötni vagy elegendő az igénybejelentés jóváhagyása és visszaigazolása, a hozzáférési igény elbírálása során a MÁV mérlegelési joga meddig terjed, illetve az esetleges kapacitás-hiányt hogyan lehet orvosolni, továbbá milyen szerep jut (ha van egyáltalán) a kapacitás-elosztás során a VPE-nek.

281) Az iparvágány hozzáférés engedélyezése során nem hagyható figyelmen kívül az ISZSZ sem. Az iparvágány használója és a kiszolgáló vasút az ISZSZ-ben határozza meg a kiszolgálás ütemezését, amely a kiszolgáló tehervonat menetrendjéhez igazodik. A kiszolgálásnak – ahogy magának a fuvarozásnak – az iparvágány-használó szállítási igényének megfelelően kell történnie, ezért a küldemények beérkezésének vagy elszállításának sorrendjét az iparvágány-használónak kellene meghatároznia. Így ha az iparvágány-használó valamennyi kiszolgáló vasúttal köt ISZSZ-t, az egyes szerződésekben meghatározott kiszolgálási időpontok és ütemezés – a vonatok menetrendjével összehangoltan – a kiszolgáló vonatok egymáshoz viszonyított sorrendjét is megadják. Ez abban az esetben is érvényes, ha a fuvarozó vasút vállalat nem maga látja el a kiszolgálást, hanem más kiszolgáló vasút vállalatától rendeli meg a szolgáltatást. Tény az, hogy az iparvágányok kapacitása szűkös, ezért rendszeres, nagy volumenű szállításoknál torlódás alakulhat ki. Ha a kiszolgálás rendjét az érintettek ISZSZ-ben nem rendezték, kérdéses lehet a hozzáférés sorrendje és az annak meghatározására jogosult személye. Álláspontunk szerint a kiszolgálás sorrendjét elsősorban a közforgalmú pályára érvényes menetrend és – akár egyedi jelleggel – az iparvágány-használó határozza meg, más sorrend alkalmazása csak kivételes esetben lehet indokolt. Az érkezési sorrend annyiban aggályos lehet, hogy a menetrend meg nem tartásával az érkezési sorrend befolyásolható. Mint azt fent is említettük, az egyéb, iparvágánynak nem minősülő nem közforgalmú pályaelemek esetében a hozzáférés

sorrendjéről az infrastruktúra tulajdonosa – jelen esetben a MÁV – dönt tekintettel arra, hogy ezen infrastruktúra elemeknél a tulajdonos és a „jogosult” személye nem válik el egymástól.

282) A fentiek alapján megállapítható, hogy a keretszerződéssel meghirdetett egységes hozzáférési feltételek ezt a gyakorlatot jelentős mértékben javították. A keretszerződés azonban az igénylésének menetét és elbírálását nem rögzíti egyértelműen, ezért a hozzáférés feltételei még mindig nem voltak tekinthetők teljességgel objektívnek, átláthatónak és kiszámíthatónak, és a MÁV érdekeit esetlegesen sértő hozzáférési igény esetén lehetőséget adtak a szerződés rendelkezéseinek önkényes értelmezésére és alkalmazására. Mindazonáltal a vizsgált magatartásokkal kapcsolatos jogsértés a keretszerződés megkötését megelőző időszakra vonatkozóan állapítható meg egyértelműen.

283) A fentiek alapján a Versenytanács megállapította, hogy a MÁV a tulajdonában álló nem közforgalmú infrastruktúra elemekhez való, más vasútvállalatok általi hozzáférés kapcsán, a vizsgált időszak során 2005. július 22-e előtt követett gyakorlata sértette a Tpv. 21. § c) és j) pontját, valamint az EKSz. 82. cikkét, mert indokolatlanul akadályozta vagy nehezítette a versenytárs magánvasutak iparvágányokhoz, illetve kapcsolódó infrastruktúrális szolgáltatásokhoz való hozzáférésüket. E magatartás hátrányos helyzetbe hozta a magánvasutakat a tömegáru-fuvarozás downstream piacán, nehezítette a vállalt fuvarozási feladatok teljesítését, ezáltal új fuvarozási üzletek szerzését is, egyben azt célozta, hogy a MÁV ÁFU a versenytársak piaci helyzetének nehezítése által indokolatlan előnyhöz jusson a fuvaroztatási piacon. A példának minősülő hozzáférési ügyekben a VPE által, a közforgalmú pályahasználatra kiadott menetvonal-engedély gyakorlatilag nem ért semmit anélkül, hogy a magánvasút a MÁV PV-vel a pályahasználati szerződést megkötötte volna (lásd fentebb, a bankgaranciával kapcsolatban), illetve anélkül, hogy a fuvaroztató céghez vezető iparvágányhoz (és az ehhez kapcsolódó szolgáltatásokhoz) a MÁV ÁFU-vel iparvágányhoz történő hozzáférési szerződést a magánvasúti társaság megkötötte. Ez a pozíció a MÁV ÁFU-nek – a piacnyitás deklarált elveivel nyilvánvalóan ellentétes – helyzeti előnyt biztosított a versenytársaival szemben, amellyel az ezekben az esetekben élt is.

284) A tényállás alapján a Versenytanács nem találta megállapíthatónak, hogy a MÁV az iparvágányokhoz való hozzáférési gyakorlatában – a Tpv. 21. § g) pontjába ütközően – érdemi hatással járó különbséget tett volna a magánvasutak között a CER javára, valamint azt sem, hogy a MÁV ÁFU, egyes infrastruktúra-szolgáltatásainak díjaival kapcsolatban indokolatlan költségelemeket számolt volna fel.

285) A 2005. július 22-i keretmegállapodás nem volt alkalmas a verseny korlátozására vagy torzítására, különösen arra tekintettel, hogy 2006. január 1-ét követően a MÁV ÁFU helyett megalakult MÁV Cargo, az új vasúti törvény<sup>81</sup> következtében ugyanazokkal a feltételekkel férhet hozzá az iparvágányokhoz. A MÁV ÁFU hozzáféréssel összefüggésben kifejtett magatartását alapvetően befolyásolta a 2005. július 22-i megállapodás megkötése. Azt megelőzően a MÁV számos esetben elzárkózott a hozzáférési szerződés megkötésétől, illetve nehezítette, késleltette azok megkötését. A szerződés után a MÁV ÁFU magatartásában érezhető pozitív változás következett be az iparvágányokhoz való hozzáférés tekintetében, amelyet a Versenytanács a jogsértés szankcionálása során figyelembe vett.

### **XI. 3. A fuvaroztatókkal kötött hosszú távú, kizárólagossági kikötéseket tartalmazó megállapodások**

286) A MÁV a tömegáru-fuvaroztatói piac három jelentős megrendelőjével (BC, MAL, MERT) kötött, a piacnyitást közvetlenül megelőző fél éven belül, a negyedikkel (MOL)

---

<sup>81</sup> 2005. évi CLXXXIII. törvény

pedig a piacnyitást követő hét hónapon belül három évre szóló keretmegállapodást. Az e megállapodások által érintett szállítási mennyiségek az éves piacnak átlagosan mintegy 30-40 százalékát teszik ki. A GVH információ szerint a MÁV további hasonló szerződések megkötésére is készült, illetve készül.<sup>82</sup>

287) A fent említett fuvaroztatók a megállapodás időtartama alatt más vasútállalat szolgáltatásait kedvezőbb díj esetén sem vehetik igénybe. A MERT-tel kötött megállapodásban pedig az szerepel, hogy a MERT teljes éves lignit igényének elszállításával a MÁV-ot bízta meg. Ezek egyértelműen kizárólagossági kikötések, hiszen a szerződések ezen rendelkezései alapján más vasútállalat nem szállíthat fenti cégek számára.

288) Az EK Bíróság Hoffmann-La Roche ítéletének 89. pontja szerint az a tény, hogy egy, a piacon erőfölénnyel rendelkező vállalkozás – akár azok kérésére – magához köti a vásárlókat egy olyan kötelezettségvállalás vagy ígéret alapján, hogy azok a szükségleteik egészét vagy jelentős részét kizárólag az adott vállalkozásnál fogják beszerezni, erőfölénnyel való visszaélést jelent a Szerződés 82. cikke értelmében, függetlenül attól, hogy a kérdéses kötelezettséget minden további nélkül vállalják-e, vagy azt árendedmény ellentételezi.

289) Ugyanezen ítélet 90. pontja szerint az ilyen jellegű kizárólagos beszerzésre vonatkozó kötelezettségvállalás összeegyeztethetetlen a közös piacon a torzítatlan verseny biztosítására vonatkozó célkitűzéssel, mert nem kapcsolódik hozzá olyan gazdasági teljesítés, amely ezt a terhet vagy előnyt igazolná – kivéve az olyan kivételes körülményeket, amelyek között az EKSz 81. cikke keretében, és különösen annak (3) bekezdése alapján megengedhetők a vállalkozások közötti megállapodások –, hanem arra irányul, hogy a vásárlót megfossza választási szabadságától a beszerzési forrásokat illetően, de legalábbis korlátozza azt, és elzárja a piacra jutás lehetőségét más gyártóktól.

290) Az ismertetett megállapodások az azokban foglalt *kizárólagossági kikötés* miatt fejtenek ki versenykorlátozó hatást, mert az új belépők előtt lezárják a tömegáru-fuvaroztatási piac számottevő részét. A kizárólagosságot nem tartalmazó keretmegállapodások általában azt rögzítik, hogy egy adott időszak egészére nézve összesen milyen össz mennyiségű és/vagy összértékű áru szállításában egyezik meg a vevő és az eladó, beleértve az árakat is. A keretmegállapodásokat azután konkrét adásvételi megállapodásokkal "töltik ki". A keretmegállapodások a kölcsönösen előnyös üzleti érdeken alapulnak, és elősegítik az üzletvitel és a gazdálkodás hosszabb távra történő tervezhetőségét. Az ilyen típusú keretmegállapodások rögzítik az elérni kívánt szállítási mennyiséget, de nem tartalmaznak kifejezett tiltást arra nézve, hogy a vevő és/vagy az eladó harmadik féllel is köthessen üzletet. A keretmegállapodások lejárat előtti felmondásának időbeli korlátozása a szerződés jellegéből fakadóan általában normális, hiszen a viszonylag rövid idő alatt felmondható keretmegállapodás éppen a hosszabb távra történő tervezhetőség céljának elérését veszélyezteti.

291) A kizárólagosságot nem tartalmazó keretmegállapodások általában nem versenykorlátozó hatásúak, mert mind a vevőnek, mind pedig az eladónak lehetősége van arra, hogy az ésszerűen, és az iparági normáknak megfelelően rögzített, a keretmegállapodás teljes időtartamánál számottevően rövidebb felmondási idő után, szankciók nélkül kiléphessen abból és a piac, egy számára kedvezőbb szereplőjével kössön üzletet. Lényegét tekintve érvényes ez a megállapítás akkor is, ha a kizárólagosságot nem tartalmazó keretmegállapodást kötő egyik fél az érintett piacon gazdasági erőfölényben van. A különbség – versenyjogi szempontból – annyi, hogy ez utóbbi esetben vizsgálat alá vonható a keretmegállapodás, benne annak értékelése, hogy az abban rögzített felmondási idő nem nehezíti-e meg indokolatlanul az abból való kilépést, azaz a versenytárshoz fordulási lehetőséget.

---

<sup>82</sup> A Dunaferrrel a szerződés megkötésére már sor is került. (V-22/12005/144. beadvány melléklete)

292) A kizárólagosságot tartalmazó megállapodások alapesetben versenykorlátozóak, azonban – meghatározott feltételek teljesülése esetén – mentesülhetnek a jogszabályi tilalom alól. Ennek az a magyarázata, hogy a vertikális megállapodásoknak nemcsak versenykorlátozó (negatív), hanem a versenyt elősegítő (pozitív) hatásai is vannak. Ebből következő követelmény tehát az, hogy vertikális megállapodások versenyjogi elemzése kitérjen azok pozitív versenyhatásaira is, illetve a jogsértés a pozitív és a negatív hatások együttes mérlegelése alapján állapítsa meg.

293) A MÁV által kötött megállapodások versenykorlátozó hatásai az alábbi körülményekre vezethetőek vissza:

- a) A keretmegállapodások a tömegáru-fuvaroztatás érintett piacán belül is olyan cégekkel kerültek megkötésre, amelyek termékeinek szállítása tekintetében a vasút gyakorlatilag megkerülhetetlen. Ezek számára a vasút jelenti az egyetlen ésszerű szállítási lehetőséget, ezért nyilvánvalóan nyitottak az újonnan piacra lépő magánvasutak által adott versenyzői ajánlatok felé. Évente és rendszeresen viszonylag nagymennyiségű árut fuvaroztatnak. Következésképpen ezek (és a hasonló vállalkozások) jelentik a magánvasutak számára a piac legkedvezőbb lehetőségekkel kecsegtető szegmensét. A MÁV fő stratégiai célpontja ezért érthetően ugyanezen fuvaroztatói kör.
- b) A keretmegállapodásokkal érintett fuvaroztatási mennyiség és érték a piac jelentős részét tette ki. A Dunaferr 9,1 százalékát, a MERT 8,9 százalékát, a MOL 7,5 százalékát, a MAL 2,5 százalékát, míg a BC 2,3 százalékát adja nagyjából a MÁV éves forgalmának, ami a tömegáru fuvarozás tekintetében ennél jóval magasabb százalék, és a kiemelt jelentőségű fuvaroztatók összes forgalmához képest különösen magas.<sup>83</sup> A Versenytanács, a vizsgálati jelentésben fellelhető különböző információk alapján, úgy becsüli, hogy a kizárólagossági keretmegállapodások ez utóbbi piaci szegmens közel felét célozták meg (a Dunaferrt is beleértve), és mintegy 35 %-át sikerült a vizsgált időszakban megállapodásokkal lefedni.
- c) A keretmegállapodásokkal megcélzott fuvaroztató cégek a kiemelt jelentőségű ügyfelek körén belül is a jelentősebbek közé tartozik, például a Dunaferr, amely ebben a sorrendben az első,
- d) A keretmegállapodások angol klauzulái<sup>84</sup> ténylegesen nehezítették a magánvasutak helyzetét, ha a fuvaroztató kísérletet tett volna annak alkalmazására, mert üzleti szempontból érzékeny információk juthattak a versenytársakról a MÁV tudomására.
- e) A keretmegállapodások együttesen gyakorlatilag lezárják a fuvaroztatási piac számottevő részét a magánvasutak előtt a piacnyitást követő 2,5-3 évre. Ez a MÁV 90 % körüli piaci részesedésére, valamint arra a körülményre is figyelemmel, hogy a MÁV a tömegáru-fuvaroztatási piac más szereplőivel is törekszik hasonló megállapodások kötésére, különösen nehéz helyzetbe hozza az új piaci szereplőket.
- f) A MÁV a keretmegállapodások megkötését és azokak időtartamát nem véletlenül a piacnyitás időszakához igazította. A piacnyitást követő évek során a megfelelő számú és összetételű ügyfélkör kialakítása létfontosságú az újonnan piacralépők számára. Ezért a keretmegállapodás hatása nem egyszerűen az évek számában mérhető, sokkal fontosabb, hogy mely évekre terjed ki. Az átlagosan 3+4 éves időtartamú keretmegállapodások éppen azokra az évekre vonatkoztak, amelyek a piacnyitás szempontjából különösen jelentősek, ezért versenyjogi szempontból, e különös körülményre is tekintettel, hosszú távú szerződésnek minősülnek.

<sup>83</sup> A fenti számok a "MÁV stratégiaprojekt – Az áru fuvarozás üzletág stratégiájára vonatkozó előterjesztés (2003. május 16.)" c. anyagból származnak, a 2004-2005-ös adatok azonban ettől lényegesen nem térhettek el, hiszen a piacon nem történt számottevő átrendeződés ( Vj-22/2005/27. 2. sz. melléklet.)

<sup>84</sup> Erről további értékelést a határozat későbbi részében külön alponthoz adunk.

g) A keretmegállapodások (és a hozzáférés korlátozásának együttes) hatása ténylegesen is megmutatkozik abban, hogy – a CER MERT számára teljesített lignitszállításain túlmenően – a magánvasutak a vizsgált időszakban nem tudtak jelentős megrendeléseket szerezni, illetve teljesíteni.

294) A vizsgált kizárólagossági kikötéseknek versenyjogi szempontból szükségszerű indokát a Versenytanács nem látott. A MÁV a menetrendeket éves bontásban készíti, ezért a tervezettség szempontjából indokolatlan egy évet meghaladó felmondási idő kikötése. Továbbá, a MÁV által konkrétan megnevezett hatékonyságjavító lépések nem jelentősek, és nem igényelnek számottevő többletberuházásokat.

295) A kizárólagossági kikötést a jelentős díjkedvezmények sem teszik jogszerűvé, bár gazdaságilag indokolhatják azt. A jelentős díjkedvezmények a felhasználó (jelen esetben) a fuvaroztató cég érdekeit is szolgálhatják. Ennek jelen ügyben ellentmondani látszik az a körülmény, hogy a MERT, miután 2004. januárjában hároméves keretmegállapodást írt alá a MÁV-val, 2004. áprilisában már keretmegállapodást írt alá az MMV-vel is (amelyből nem lett tényleges szállítás), majd 2005-ben ténylegesen szállítatott a CER-rel, ami arra utal, hogy a MÁV-megállapodásban rögzített feltételeknél a magánvasutak képesek voltak jobbat kínálni számára.

296) Annak eldöntéséhez, hogy a kizárólagossági és angol klauzulákat tartalmazó megállapodások ellentétesek-e az EKSz. 82. cikkével meg kell vizsgálni azt is, hogy van-e valamilyen objektív körülmény, ami alapján ezek a megállapodások igazolhatók, illetve tekinthetők-e ezek a megállapodások a versenyt jellemző szokásszerű módszernek, amely csak a versenytársak magatartására adott legitim válaszlépés, esetleg biztosítanak-e valamilyen elfogadható hatékonyságot a piacon. Fenti körülmények valamelyikének fennállását minden esetben az erőfölényes vállalkozásnak kell bizonyítania.

297) Az erőfölényes vállalkozás sincs megfosztva attól a jogától, hogy kereskedelmi érdekeit megvédje, amennyiben azokat támadják. De miközben megengedett, hogy az erőfölényes vállalkozás az általa szükségesnek ítélt lépéseket megtegye, nem engedhető meg a magatartás, amennyiben annak célja az erőfölény megerősítése, ezáltal az erőfölénnyel való visszaélés.<sup>85</sup> Tehát az erőfölényes vállalkozás is versenyezhet és amennyiben gazdasági teljesítménye révén kerül előnybe a versenytársakkal szemben, akkor ez nem tekinthető a 82. cikk szerinti visszaélésnek. Az Elsőfokú Bíróság az Irish Sugar ítélete szerint az erőfölényes vállalkozás gazdasági érdekeinek védelmét a gazdasági hatékonyság követelményére kell alapozni és összhangban kell lennie a fogyasztók érdekeivel.<sup>86</sup> A már említett 90. pontja a Hoffmann-La Roche ítéletnek pedig azt mondta, hogy a kizárólagosságra vonatkozó kötelezettségvállalás összeegyeztethetetlen a torzítatlan verseny célkitűzésével, kivéve az olyan kivételes körülményeket, amelyek között a 81. cikk keretében, és különösen annak (3) bekezdése alapján megengedhetők a vállalkozások közötti megállapodások.

298) Vizsgálandó tehát, hogy ezen feltételek mennyiben teljesülnek a MÁV megállapodásai esetében. A kizárólagosságot indokolhatja gazdasági hatékonyság, ami a fogyasztók számára is jelenthet előnyöket. Kizárólagosság nélkül elképzelhető, hogy bizonyos a fogyasztó számára hasznos, fogyasztó specifikus beruházások nem valósulnának meg, hiszen a versenytársak „potyáznának” a MÁV beruházásán, így az nem térülne meg számára. A versenytársak anélkül húznának hasznot a beruházások nyújtotta előnyökből, hogy azért fizetniük kéne, ami végső soron a beruházások megvalósítóit ellenérdekelté tenné további, a piac számára kívánatos beruházások megvalósításában.

---

<sup>85</sup> Ld. ehhez pl. 27/76. ügy United Brands Co kontra Bizottság [EBHT 1978., 207. o., 189. pont]; vagy T-24-26, 28/93. ügy Compagnie Maritime Belge Transport NV kontra Bizottság [EBHT 1996., II-1201. o., 107. pont], vagy T-228/96. ügy Irish Sugar Plc. Kontra Bizottság [EBHT 1999., II-2969. o., 112. pont].

<sup>86</sup> Irish Sugar ügy 189. pont.



299) A fentieknek megfelelő beruházásokról tett említést Kovács Imre, az ÁFU vezetője, októberi meghallgatása során.<sup>87</sup> Ugyanakkor a MÁV 2005. november 24-i nyilatkozata alapján<sup>88</sup> arra a kérdésre, hogy konkrétan mely vállalkozásoknál, milyen beruházások, milyen dokumentumok alapján, milyen ütemezésben kerültek megvalósításra, azt a választ kapták a vizsgálók, hogy nem történtek beruházások. Ebből adódóan azok a kérdések sem voltak vizsgálhatók, hogy milyen előnyökkel jártak a szóban forgó beruházások, az előnyök eléréséhez miért nélkülözhetetlen a kizárólagossági elemeket tartalmazó megállapodások megkötése és miért nincs más gazdaságilag elfogadható, kevésbé versenykorlátozó megoldás a beruházások ellentételezésére. A MÁV semmilyen elfogadható magyarázatot nem adott a hosszú távú megállapodások megkötésének indokaira.

300) A BC, MAL, MERT és MOL cégekkel korábbi években kötött fuvarozási megállapodások<sup>89</sup> egyetlen esetben sem tartalmaztak a hosszú távúakban találhatóéhoz hasonló kizárólagossági elemeket, angol klauzulákat, azok kizárólag az árakról és az azokból adott kedvezményekről szóltak, valamint jellemzően csak egy évre kötöttek. Ugyanakkor a hosszú távú szerződések, amelyeket közvetlenül a 2004. május 1-ei piacnyitás előtt, illetve nem sokkal utána kötöttek meg, mind tartalmaznak kizárólagossági elemeket és már legalább 3 évre szólnak. Bár tudjuk, hogy a hosszú távú szerződések nem a beruházásokkal kapcsolatosak, mivel egyetlen beruházás sem valósult meg, döntő lehet, hogy a korábbi években sem merült fel a beruházások és ahhoz kapcsolódóan a kizárólagosság kérdése. Holott a vevői igények jobb figyelembevételére valamint a beruházások szükségessége a piacnyitástól függetlenül is fennállhatott.

301) A MÁV ugyan nem védekezett ezzel, de hasonló ügyekben felmerülhet, hogy az erőfölényes vállalkozás piaclezáró, piackiszorító magatartása csak abban az esetben minősülhetne az EKSz. 82. cikke szerint jogsértésnek, ha hatékony versenytársak ellen irányul.<sup>90</sup> A magánvasutak hatékonyságával kapcsolatban a Versenytanács elfogadta az eljárás alá vont által az előzetes álláspontra tett észrevételeinek azon részét, amely szerint a magánvasutak már piacra lépésük pillanatában hatékonyabban működtethetőek, mint a MÁV, ugyanakkor nincs olyan fuvarpiaci elvárás velük szemben, hogy a teljes vertikumú szolgáltatásra nézve vállalkozniuk kellene. Ebből is eredően a magánvasutak szervezetéből és működéséből adódó költségek eltörpülnek a MÁV ilyen jellegű költségei mellett. Az általa felhozott példákban a konkurens magánvasút konkrét relációkban bizonyította versenyképességét, ami nyilvánvalóan okozati kapcsolatban áll a MÁV-hoz viszonyított hatékonyabb működésével.

302) Fentiek alapján megállapítható, hogy a hosszú távú megállapodások megkötésének egyetlen magyarázata, hogy a piacon újonnan megjelenő, a MÁV-nál vélelmezhetően hatékonyabb magánvasutak belépését késleltessék, nehezítsék, a számukra potenciálisan elérhető legjobb ügyfeleket elzárják előlük. Ez egyértelműen a magánvasutak kizárására, de legalábbis térnyerésük megakadályozására irányuló magatartás, amely a Tpv. 21. § h) és i) pontjai, és az EKSz. 82. cikk szerinti visszaélésnek minősül.

#### Az ún. angol klauzulák értékelése

303) A MAL-lal kötött megállapodás semmilyen kivételt nem enged a kizárólagossági kikötés alól, annak megszegése kártérítés fizetési kötelezettséget eredményez. A BC-vel, a MERT-tel és a MOL-lal kötött megállapodások tartalmaznak ún. angol klauzulát. Eszerint, ha a megállapodás időtartama alatt a fuvaroztatók kedvezőbb ajánlatot kapnak, akkor a felek

---

<sup>87</sup> Ld. Vj-22/2005/103.

<sup>88</sup> Vj-22/2005/123.

<sup>89</sup> Vj-22/2005/32. BC 2003-ra, MAL 2003-ra, MERT 2002-2003-ra és MOL 2004-re MÁV-val kötött megállapodása.

<sup>90</sup> Ez az elv fogalmazódik meg a Bizottság 2005 decemberében közzétett vitaanyagában is (DG Competition Discussion Paper on the application of Article 82 on exclusionary abuses)

újrátárgyalják a szállítási feltételeket és a MÁV megajánlhatja a versenytárs által kínált árat. Azonos ajánlatok esetén a fuvaroztatóknak minden esetben a MÁV-ot kell választani.

304) Az angol klauzula alkalmazása értékelésre került a már említett Hoffmann-La Roche ügyben is. Itt az angol klauzula értelmében a vásárlók, ha valamely versenytárstól kedvezőbb ajánlatot kaptak, felkérhették a Roche-t, hogy igazítsa azokhoz az árait, és amennyiben a Roche nem tesz eleget e kérésnek, az ügyfél a kizárólagos beszerzésre vonatkozó kötelezettségvállalásától eltérve szabadon lebonyolíthatja a beszerzését az adott versenytársnál, anélkül, hogy elesne a Roche-nál már teljesített vagy a jövőben teljesítendő vásárlások után a szerződésekben előírt törzsvásárlói kedvezménytől.

305) Az EK Bíróságának értékelése szerint<sup>91</sup> vitathatatlan, hogy ez a klauzula lehetővé teszi bizonyos méltánytalan következmények orvoslását, amelyek a meglehetősen hosszú időre elfogadott kizárólagos beszerzésre vonatkozó kötelezettségekből a vásárlókra hárulhatnak. Ugyanakkor az ítélet 107. pontjában tett megállapítások szerint az angol klauzula még a legkedvezőbb körülmények között sem eredményezi a kizárólagos beszerzési klauzulák által előidézett versenytorzulás orvoslását egy olyan piacon, amelyen egy erőfölénnyel rendelkező vállalkozás tevékenykedik, és amelynek versenyszerkezete már így is meggyengült. Azzal, hogy ügyfeleit arra kötelezi, hogy a fent említett adatok megjelölésével közöljék a kedvezőbb ajánlatokat – miáltal a Roche könnyedén azonosíthatja az adott versenytársat –, az angol klauzula jellegénél fogva biztosítja az erőfölényes számára a piaci helyzetről, valamint versenytársai lehetőségeiről és kezdeményezéseiről szóló információkat, amelyek különösen értékesek a piaci stratégia meghatározása szempontjából. Az erőfölénnyel való visszaélést tovább súlyosíthatja az a körülmény, ha egy erőfölénnyel rendelkező vállalkozás megköveteli az ügyfeleitől, vagy szerződéses alapon eléri náluk, hogy kötelezettséget vállaljanak a versenytársak ajánlatainak közlésére, miközben az említett ügyfeleknek egyértelmű kereskedelmi érdekük fűződhet ahhoz, hogy azokat ne fedjék fel. Végül, az angol klauzula mechanizmusa értelmében a Roche maga dönti el, hogy árainak kiigazításával vagy annak elmulasztásával hagyja-e érvényesülni a versenyt. A Roche így – a saját ügyfelei által szolgáltatott információk alapján – változatosan alakíthatja ki piaci stratégiáját az ügyfelek, illetőleg a versenytársak tekintetében.<sup>92</sup>

306) Az angol klauzulák kérdése megjelent a Bizottság Solvay ügyében<sup>93</sup> is. Az angol klauzula alapján a Solvay ügyfelei a szerződések időtartama alatt kapott kedvezőbb ajánlatokat jelentették a Solvay-nek, amely ha úgy akarta árait azoknak megfelelően változtathatta meg. A Bizottság értékelése szerint<sup>94</sup> az angol klauzulák mind a Solvay-hez fűződő kapcsolatot erősítették és korlátozták a vevők azon lehetőségeit, hogy szállítót váltsanak, valamint megnehezítették a versenytársak piacra lépését a Solvay hagyományos vevőinél. A klauzulák célja az volt, hogy a Solvay-nek mint hagyományos szállítónak beépített előnyt biztosítson minden más szállítóval szemben, amely akár részben vagy egészben versenyezni kíván ügyfelei megrendeléseikért. Az angol klauzulák nem, hogy enyhítették volna hosszú távú szállítási megállapodások versenykorlátozó hatásait, hanem ellenkezőleg inkább erősítették a kapcsolatot a Solvay és vevői között. Az angol klauzulák mind céljukat, mind hatásukat tekintve kizáró jellegűek voltak. Lehetővé tették a Solvay számára, hogy teljes mértékben informált legyen a versenytársak tevékenységéről, miközben kizárták annak lehetőségét, hogy a versenytársak ténylegesen megrendeléseket szerezzenek. Az angol klauzulák konszolidálták a Solvay erőfölényét a 82. cikkben megfogalmazott verseny fogalmával ellentétes módon.

---

<sup>91</sup> Hoffmann-La Roche ügy 104. pont.

<sup>92</sup> Hoffmann-La Roche ügy 104. pont.

<sup>93</sup> A Bizottság 2000. december 13-i 2003/6/EK határozata az EKSz. 82. cikke szerinti eljárásban (COMP/33.133 Soda ash - Solvay), HL L10, 2003/01/15 10. o.

<sup>94</sup> 177-180. bekezdés.

307) A BC, a MERT és a MOL, valamint a MÁV közötti keretmegállapodások angol klauzulát is tartalmaznak, amelyek elvileg képesek csökkenteni a kizárólagossági kikötés versenykorlátozó hatásait, jelen eljárásban azonban ez nem állapítható meg. Az angol klauzula kifejezés általában a szerződés azon kikötésére utal, amely abban az esetben lehetővé teszi versenytárs ajánlatának elfogadását, ha annál a gazdasági erőfölényben lévő fél nem tesz még jobb ellenajánlatot. A jelen eljárásban vizsgált szerződések angol klauzulái ezzel szemben, jobb versenytársi ajánlat esetére csak azt az előírást tartalmazzák, hogy ekkor a MÁV köteles a szerződésben rögzítetteket újratárgyalni. Ha azonban az újratárgyalás "nem vezet" megállapodásra, akkor az eredeti megállapodás marad érvényben a BC és a MERT esetében, ami a gyakorlatban kiüresíti az angol klauzulát. A BC és a MERT számára további kikötés, hogy meg kell neveznie a jobb ajánlatot tevő versenytárs vállalkozást. A MOL-t ez utóbbi két kikötés nem terheli (újratárgyalás, illetve versenytárgyalás megnevezése), de azonos ellenajánlat esetén köteles a MÁV-ét elfogadni.

308) A fent leírt angol klauzulák ténylegesen nehezítik a versenytársak versenyhelyzetét a MÁV-val szemben. A MÁV ugyanis a BC és a MERT esetében anélkül is meg tudja ismerni a versenytársi ajánlat tartalmát, a vállalkozás azonosítása mellett, hogy azt neki ténylegesen ellenajánlattal ellensúlyoznia kellene. Ellenajánlattételi kötelezettsége csak a MOL esetében van. Mindezek miatt a MÁV – verseny nélkül – olyan információkhoz juthat a versenytársak szállítási kapacitásaira, -tartalékaira vonatkozóan, amelyekhez egyébként nem, vagy csak a tényleges piaci verseny során juthatna.

309) A Versenytanács az angol klauzulák kikötését nem értékelte önálló jogsértésként, hanem a már enélkül is megállapított jogsértés súlyosító körülményeként. Ha ugyanis a fenti szerződések nem tartalmazzának angol klauzulát, a fuvaroztató cégnek semmiféle ésszerű lehetősége sem lenne a szerződésből kiszállni. Az angol klauzulát tehát a Versenytanács szerint abból a szempontból kell értékelni, hogy milyen módon, mértékben engedi meg, hogy a fuvaroztató a keretszerződés hatálya alatt más vállalkozóval tárgyaljon, illetve fuvaroztasson, ebből a szempontból könnyebbé vagy nehezebbé teszi a versenytársak helyzetét ahhoz a helyzethez képest, mintha nem lenne ilyen klauzula. Jelen esetben az állapítható meg, hogy az angol klauzulák megerősítették az előzőekben már ismertetett és értékelt kizárólagossági rendelkezést, alkalmazásuk esetén, nehezítették volna a versenytársak helyzetét.

## **XII.**

### **A jogi értékelés összefoglalása**

310) A Versenytanács a fentiekben megállapította, hogy a MÁV visszaélt gazdasági erőfölényével azáltal, hogy a magánvasutakkal, a 2005. évre megkötött pályahasználati szerződésekben indokolatlanul feltétel nélküli bankgaranciát vagy más, hasonló fizetési biztosítékot kötött ki, ezáltal a MÁV ÁFU downstream piaci versenytársainak indokolatlanul hátrányos piaci helyzetet teremtett. E magatartása a Tpvt. 21. § j) pontjában foglalt tilalomba ütközik, és egyben sérti az EKSz 82. cikkének rendelkezését is.

311) A Versenytanács megállapította, hogy a MÁV a tulajdonában álló nem közforgalmú infrastruktúra elemekhez való, más vasútvállalatok általi hozzáférés kapcsán, a vizsgált időszak során 2005. július 22-e előtt követett gyakorlata sértette a Tpvt. 21. § c) és j) pontjának, valamint az EKSz. 82. cikkének megsértésére, mert indokolatlanul akadályozta vagy nehezítette a versenytárs magánvasutak iparvágányokhoz, illetve kapcsolódó infrastruktúrális szolgáltatásokhoz való hozzáférésüket.

312) Megállapította azt is, hogy a hosszú távú keretmegállapodások megkötésének egyetlen magyarázata a piacnyitás lehet, illetve azon szándék, hogy a piacon újonnan megjelenő, a

MÁV-nál vélelmezhetően hatékonyabb magánvasutak belépését késleltessék, nehezítsék, a számukra potenciálisan elérhető legjobb ügyfeleket elzárják előlük. Ez egyértelműen a magánvasutak kizárására, de legalábbis tényerésük megakadályozására irányuló magatartás, amely a Tpv. 21. § h) és i) pontjai, és az EKSz. 82. cikk szerinti visszaélésnek minősül.

313) A MÁV a fentebb leírt keretmegállapodások egy részét még a piacnyitás dátumát – 2004. május 1-ét – megelőzően kötötte, amikor a magánvasúti társaságok még nem rendelkeztek működési engedéllyel, így piacra sem léphettek. Miért minősülhet versenykorlátozó jellegű visszaélésnek e megállapodások megkötése, ha a piacnyitás előtt jogilag nem is volt verseny, amit korlátozni lehetett volna? Ehhez kapcsolódó kérdés: miért volt szükség jelen eljárásban a 2002. évi X. törvény mint eljárási jogalap behívására?

314) A választ a piacnyitást megelőző piaci helyzet értékelése adja meg. A MÁV-nak a piacnyitás időpontját jóval megelőzően tudomása volt arról, hogy a piacnyitással új piaci szereplők megjelenése várható, és annak mi lesz az időpontja. A kifogásolt szerződések kizárólagossági kikötéseinek éppen az ad értelmet, hogy a MÁV versenytársak megjelenésére számít, különben nem kellett volna ezzel a kikötéssel élnie. Ez arra utal, hogy a szerződések megkötésének időpontjában *a verseny mint potenciális lehetőség* a MÁV számára érzékelhető formában már jelen volt, így a kifogásolt magatartás a piacnyitást megelőző időszakban a potenciális verseny korlátozására irányult. A potenciális verseny nyomása jelen esetben elegendő volt arra, hogy a MÁV-ot annak korlátozására irányuló magatartásra ösztönözze. Erre tekintettel a versenykorlátozó jelleg a piacnyitást megelőző idősakra vonatkozóan is megállapítható. Mivel a MÁV magatartásával kapcsolatban a tagállamok közötti kereskedelem érintettsége erre az idősakra vonatkozóan is megállapítható, a közös piacot érintően jogsértő versenykorlátozás értékelése csak a 2002. évi X. törvény alapján lehetséges, hiszen az EKSz. 82. cikkének alkalmazása csak a csatlakozást követő időszakban elkövetett jogsértésekre lehetséges, aminek dátuma egybeesett a vasúti piacnyitás időpontjával.

315) A fentiek alapján a Versenytanács megállapította, hogy a MÁV azzal, hogy a piacnyitás dátumát – 2004. május 1-ét – megelőzően kizárólagossági szerződéseket kötött, megsértette a 2002. évi X. törvény I. címe 3. cikkében foglalt tilalmat.

316) Jelen határozat több ponton említette, illetve az eljárás alá vont is hivatkozott arra, hogy a jelen eljárásban is érintett versenyfelügyeleti beavatkozásra okot adó helyzetek egy részének kialakulásához a szabályozási háttér hiányos, illetve következtelen rendelkezései is hozzájárultak. A szabályozásra visszavezethető versenyprobléma például, hogy:

- a) a vasúti tevékenységek számviteli szétválasztásáról szóló jogszabály lehetővé teszi, hogy a vállalkozó vasúti tevékenységet ellátó szervezet kezelésében infrastruktúra legyen, amely fokozottan magában hordozza a hozzáférési viták előfordulását;
- b) egyes jogszabályok végrehajtási szabályai nem születtek meg, így a működési engedélyezés kapcsán több kérdést (pl. a felelősségbiztosítást) a közlekedési hatóság – jogszabálynak nem minősülő – tájékoztatójával kellett egységesíteni;
- c) a Vtv., a kapcsolódó miniszteri rendeletek és a liberalizációt megelőzően született jogszabályok fogalmi és tartalmi harmonizálása nem minden esetben történt meg, így például a jogszabályok és a vasútvállalatok sem mindig ugyanazon tartalommal használják az iparvágány, rakodóvágány fogalmakat;
- d) sem a jogszabályok, sem pedig a pályavasutak közreműködésével a VPE által összeállított és a miniszter által jóváhagyott HÜSZ alapján nem egyértelmű a közforgalmú és nem közforgalmú elemek elvi és gyakorlati elhatárolása;

e) a Vtv. alapján a Pályahasználati Testület – amely ténylegesen meg sem alakult<sup>95</sup> – kizárólag a VPE határozataival szembeni jogorvoslatok elbírálására rendelkezik hatáskörrel, ezáltal nem felel meg a közösségi vasúti irányelvekben a szabályozó hatósággal szemben felállított követelményeknek és tisztán másodfokú hatóságként nem is alkalmas az ágazati – más hálózatos szektorokban is működő – piacfelügyeleti hatóság feladatainak ellátására – ez egyben azt is jelenti, hogy piacfelügyeleti hatóság hiányában valamennyi panasz a versenyhatóságnál csapódott le, köztük olyanok is, amelyek szabályozó hatósági eljárással esetlegesen hatékonyabban orvosolhatók lettek volna.

317) A szabályozással kapcsolatban széles körben érzékelt és hangoztatott problémák miatt a jogszabályok újabb módosítása helyett új vasúti törvény készült. Ezzel párhuzamosa felállításra került a Magyar Vasúti Hivatal, és kidolgozták a vasúti törvényhez kapcsolódó kormány- és miniszteri szintű végrehajtási rendeleteket. Ezen folyamat része a MÁV ÁFU önálló társasággi szervezése, a szervezeti szétválasztás is.

318) A szabályozási háttér kapcsolatban fent bemutatott problémák természetesen nem érintik a MÁV versenyjogi felelősségének megállapíthatóságát az általa tanúsított, jogsértőnek minősülő magatartásokért. A szabályozási és intézményi háttér rendezetlensége a szankcionálással összefüggésben került értékelésre.

### **XIII.**

#### **A jogsértés szankcionálása**

319) A Versenytanács mérlegelte, hogy a jogsértés megállapításán túlmenően szükség van-e versenyfelügyeleti bírság kiszabására. A bírság kiszabása ellen az szólt, hogy – a bankgarancia kikötésén túlmenően – a többi kifogásolt versenysérelem részben vagy egészben orvoslásra került. Az iparvágányokhoz történő hozzáférés kérdésében jelentős fejlemény a MÁV Cargo megalakulása, és az a körülmény, hogy a MÁV tulajdonában, illetve kezelésében lévő iparvágányok tulajdon-, illetve kezelési joga a MÁV PV-hez került. Ezáltal megszűnt az a helyzet, hogy a magánvasúti társaságok legfontosabb versenytársa dönthessen hozzáférési kérdésekben. A MÁV tulajdonában lévő iparvágányokhoz való hozzáférés legfontosabb kérdései az új vasúti törvény alapján rendezhetők. A hosszú távon megnyugtató megoldás ebben a tekintetben azonban nyilvánvalóan azt is igényelné, hogy az iparvágányok tulajdonjogi viszonyait újra kell rendezni. Az iparvágányok jelenlegi tulajdonjogi viszonyai olyan helyzetben alakultak ki, amelyet a gazdasági rendszerváltás körülményei alapvetően befolyásoltak. A mai igényeknek ezek a viszonyok nem feltétlenül felelnek meg, ezért a helyzet újragondolása szükséges lenne. Mindenképpen pozitív módon értékelendő az egyoldalú kötelezettség-vállalás a MÁV Cargo részéről a kizárólagossági kikötések alkalmazásától való tartózkodásra vonatkozóan. Ennek jelentőségét azonban számottevően csökkenti az a körülmény, hogy a szóban forgó szerződések időtartamából már nem sok van hátra.

320) A bírság kiszabása mellett szólóan különösen azt vette figyelembe a Versenytanács, hogy a MÁV vizsgálat alá vont magatartásai, az eljárás alá vont állításával ellentétben, a verseny súlyosan korlátozó jellegű jogsértések, amelyek komolyan veszélyeztették a piaci liberalizációt, hátráltatták a piacnyitás folyamatát. A MÁV magatartására is visszavezethetően, a magánvasutak piaci térnyerése, gazdasági megerősödése késedelmet szenvedett, még ha végül is a piacralépésüket megakadályozni nem sikerült. A MÁV versenyellenes magatartását nem menti a szabályozás tökéletlensége, illetve a szervezetének belső rendezetlensége. A jogsértések időtartama – a hozzáférési problémák kivételével –

---

<sup>95</sup> A PT feladatait a Közlekedési Főfelügyelet látta el.

lényegében véve a vizsgált időszak egészére kiterjedt. A hozzáférési problémák megoldását célzó júliusi megállapodás létrejötte is nagyrészt a már megindult versenyfelügyeleti eljárásnak volt köszönhető, míg a másik két kifogásolt magatartásán a vizsgált időszak során a MÁV lényegében véve nem változtatott. Az elkövetett jogsértések súlyával nyilvánvalóan nem állt volna arányban a jogsértés egyszerű megállapítása, amellet, hogy a bírság nélküli elmarasztalás jövőbeni jogsértéstől való visszatartó hatása mind a MÁV-ra, mind pedig a hasonló helyzetben lévő más vállalkozásokra nézve elenyésző lett volna. Mindezek miatt a Versenytanács bírság kiszabása mellett döntött.

321) A MÁV működésének veszteségessége a bírság mértékét nem befolyásolja. A Tptv. 78. § (2) bekezdése szerint a bírság összegét az eset összes körülményeire, de különösen a jogsérelem súlyára, a jogsértő állapot időtartamára, a jogsértéssel elért előnyre, a jogsértő felek piaci helyzetére, a magatartás felróhatóságára, az eljárást segítő együttműködő magatartására, a törvénybe ütköző magatartás ismételt tanúsítására tekintettel kell meghatározni. A jogsérelem súlyát különösen a gazdasági verseny veszélyeztetettségének foka, a fogyasztói érdekek sérelmének köre, kiterjedtsége alapozhatja meg.

322) A fenti szempontok alkalmazásához a Versenytanács felhasználta a GVH és a Versenytanács elnöke által kiadott 2/2003. sz. Közleményben rögzített módszert és szempont-rendszert, amelyet jelen határozathoz mellékletként csatolt a Versenytanács. Ennek megfelelően, első lépésben a jogsértő magatartással érintett piacon az eljárás alá vont által realizált nettó árbevétel éves szintje alapján az ún. *releváns forgalom* került meghatározásra. Jelen esetben a jogsértéssel érintett évek 2004 és 2005. Több éven át tartó jogsértés esetén a jogsértő vállalkozás releváns forgalma az utolsó teljes naptári év adatai alapján kerül kiszámításra. 2005-ben a jogsértésekkel érintett két MÁV üzletág nettó árbevétele az alábbiak szerint alakult: a MÁV PV - 31,4 milliárd, a MÁV ÁFU - 83,9 milliárd forint volt. Tekintettel azonban arra, hogy a MÁV PV szinte teljes bevétele a MÁV ÁFU befizetése volt, ennek figyelembevételétől a Versenytanács eltekintett. A jogsértés szempontjából a MÁV ÁFU árbevételéből csak azt a részt vette alapul a Versenytanács, amely az ún. kiemelt jelentőségű fuvarozatóktól származik, arra tekintettel, hogy az érintett piacnak ez az a része, amely a magánvasutak számára elsősorban megtámadhatónak minősíthető. Ennek mértéke a MÁV saját becslése szerint kb. a teljes árbevétel 40 százaléka, azaz kb. 33,5 milliárd forint. A Versenytanács ezt az összeget állapította meg releváns forgalomként.

323) A bírság alapösszegét a fenti Közleményben rögzített szempontok alapján adható pontszámok határozzák meg a releváns forgalom ezrelékében. E pontszámok konkrét nagyságát a Versenytanács az alábbiak szerint határozta meg. A verseny veszélyeztetettségére a Versenytanács a maximális 30 pontból **20 pontot** állapított meg arra tekintettel, hogy a 2005. július 22-ig követett hozzáférési gyakorlat, valamint a több évre kiterjedően kizárólagossági kikötést tartalmazó megállapodások, az angol klauzulák által felerősítetten, komoly mértékben versenykorlátozó jellegű jogsértések, a bankgarancia kikötése a másik két jogsértéshez képest csekélyebb súlyú versenykorlátozásnak számít, de a hasonló gyakorlat folytatása nem kizárt. A jogsértés piaci hatása jelentős tekintettel elsősorban a MÁV magas piaci részesedésére, valamint arra a körülményre, hogy a hozzáférési gyakorlat, illetve a kizárólagos megállapodások ténylegesen is korlátozták a magánvasutak piaci részesedésének növekedését (**20 pont**). A jogsértéshez való viszonyulás tárgykörében a Versenytanács *tevőleges jóvátételként* értékelte a 2005. július 22-i keretmegállapodás megkötését, illetve a MÁV azon elhatározását, hogy a MÁV Cargo-tól a MÁV PV-hez kerül az iparvágányok tulajdon-, illetve kezelési joga (**-10 pont**). A Versenytanács szerint a MÁV-tól elvárható volt, hogy a kifogásolt magatartások versenyjogi indokolatlanságával tisztában legyen, a felróhatóság (**5 pont**) ezért megállapítható volt. A Versenytanács nagy súllyal vette figyelembe az eljárás alá vont javára azt a körülményt, hogy a MÁV által 2005. július 22-e előtt követett hozzáférési gyakorlat nagy mértékben visszavezethető volt a piacnyitással kapcsolatos jogszabályi és intézményi rendezetlenségre,

az állam, illetve általában a jogalkotás késlekedő magatartására. E körülmény azt egyéb szempontok körében értékelte a Versenytanács (**-20 pont**). Így összesen 15 pont adódott, amely alapján a bírság alapösszege (kerekítés után) **500 millió** forint lett ( $33,5 \times 0,015 \approx 0,5$  milliárd).

324) Az alapösszeg a bírság közleményben felsorolt további szempont figyelembevételével került módosításra. A jogsértés időtartamát oly módon veszi figyelembe a Versenytanács, hogy az egy évnél hosszabb jogsértés esetében az alapösszeget megszorozza a jogsértéssel érintett megkezdett évek számával, amely jelen esetben kettő volt. Így adódott a rendelkező rész szerinti bírság, amelyet a Versenytanács, a fentiek szerint, az eset összes körülményeire tekintettel állapított meg.

325) A jogsértés megállapításán, illetve annak bírsággal való szankcionálásán túlmenően a Versenytanács a további szankciót nem látott szükségesnek elrendelni. Ezzel összefüggésben arra volt tekintettel, hogy bár a vizsgálat lezárását követően a GVH tudomására jutott információk szerint a bankgaranciát a MÁV PV továbbra is előfeltételül szabja a pályahasználati szerződés megkötésével kapcsolatban, de erre vonatkozóan nem rendelkezhet a magatartásról, mert a bankgarancia kikötéséről csak adott időszak, adott körülményeinek elemzése alapján lehet versenyjogi értékelést adni, amelyre a 2006. évre vonatkozó pályahasználati szerződésekkel kapcsolatban a GVH jelen eljárása nem terjedt ki. Figyelembe vette továbbá azt is, hogy a 2005. július 22-i megállapodást követően a MÁV gyakorlata az iparvágányokhoz való hozzáférés tekintetében jelentős mértékben javult, illetve új jogszabályi és intézményi környezet jött létre 2006. január 1-ét követően a vasúti piacon. A kizárólagossági szerződések esetében pedig a Versenytanács figyelembe vette, hogy az egyébként nem túl hosszú idő múlva lejáró szerződések kifogásolt kikötéseit a MÁV Cargo, önként vállalt kötelezettségként, nem fogja alkalmazni.

#### **XIV.**

#### **Egyéb kérdések**

326) Jelen határozatát a Versenytanács, az eljárás alá vont erre vonatkozó nyilatkozata, illetve a Tpv. 74. § (1) bekezdése alapján, tárgyalás mellőzésével hozta.

327) A határozat elleni jogorvoslat lehetőségét a Tpv. 83. § (1) bekezdése biztosítja.

Budapest, 2006. július 10.



## GAZDASÁGI VERSENYHIVATAL

### A BÍRSÁG ÖSSZEGÉNEK MEGÁLLAPÍTÁSA ANTITRÖSZT ÜGYEKBEN

A GAZDASÁGI VERSENYHIVATAL ELNÖKÉNEK ÉS A GVH VERSENYTANÁCSA ELNÖKÉNEK 2/2003. SZÁMÚ  
KÖZLEMÉNYE

#### I. BEVEZETÉS

1. A tisztességtelen piaci magatartás és a versenykorlátozás tilalmáról szóló, módosított 1996. évi LVII. törvény (továbbiakban: Tpv.) 36. § (6) bekezdése szerint a Gazdasági Versenyhivatal (továbbiakban: GVH) elnöke a Versenytanács elnökével együttesen a GVH jogalkalmazási gyakorlatának alapjait ismertető közleményt adhat ki. E közlemények nem kötelező erejűek; funkciójuk annak rögzítése, hogy a jogalkalmazó milyen tartalommal tölti meg a jogszabály rendelkezéseit, összefoglalva a múltban kialakult, illetve a jövőben követni kívánt jogalkalmazási gyakorlatot.

2. A jelen közlemény azokat a jogszabály által meghatározott szempontokat részletezi, amelyek alapján a GVH meghatározza az antitröszt ügyekben (versenykorlátozó megállapodások és gazdasági erőfölénnyel való visszaélés) kiszabott versenyfelügyeleti bírság mértékét. A Tpv. 78. §-a rendelkezik a GVH által kiszabható versenyfelügyeleti (érdemi) bírságról, a teljesség igénye nélkül nevesítve néhány, a bírság meghatározásakor figyelembe veendő szempontot. A közlemény bemutatja a bírság kiszabásának menetét, szempontjait, azok tartalmát és egymáshoz viszonyított súlyát, megadva ezáltal a bírság kiszámításának módszerét.

3. A bírságszámítási módszer kidolgozásakor, illetve közzétételekor a GVH szem előtt tartotta a Legfelsőbb Bíróság álláspontját, mely szerint *„a mérlegelési jogkörben hozott döntés felülvizsgálata során a bíróság azt jogosult vizsgálni, hogy a közigazgatási hatóság számba vette-e valamennyi figyelembe vehető mérlegelési szempontot, számot adott-e azok elfogadásáról vagy mellőzéséről. Amennyiben [a jogalkalmazó szerv eljárásában elkövetett] jogszabálysértés nem állapítható meg a bírság összegének megváltoztatására nincs lehetőség, a bíróság felülmérlegelésre nem jogosult.”*<sup>96</sup>

4. A GVH a közlemény kiadásával növelni kívánja a jogbiztonságot, tevékenységének átláthatóságát és kiszámíthatóságát, így segítve elő az egységes és diszkriminációmentes jogalkalmazást. A közlemény ismeretében a vállalkozások fel tudják mérni, hogy versenysértő piaci magatartásuk milyen súlyú következményeket vonhat maga után. Ezen felül a közzétett bírságszámítási módszer ismeretében a GVH határozatait figyelemmel kísérik – különösen pedig az azokat felülvizsgáló bíróság – számára könnyebbé válik a határozatokban kiszabott bírságok indokoltságának megítélése is. Ennek érdekében a GVH a megállapított bírságösszegekhez, a határozatok indokolásának részeként az e közleményben foglaltaknak megfelelő részletezettségű magyarázatot fűz.

5. Teljes biztonságot, előre kalkulálhatóságot egyetlen előre rögzített szempontrendszer vagy számítási módszer sem tud nyújtani. A bírság kiszámítása egy mégoly egyértelműnek tűnő számítási mód alkalmazása esetében sem nélkülözheti a kialakított módszer keretein belüli jogalkalmazói mérlegelést. Bizonyos esetekben előfordulhat az is, hogy az ügy speciális körülményeire tekintettel a módszer nem alkalmazható. Ilyen – hangsúlyozottan

<sup>96</sup>

Kf.V.39.361/2001/4. számú Büki Üdítő Kft. kontra GVH, 2003. február 24-i ítélet



kivételes – esetekben a GVH eltér a közleményben foglaltaktól, melynek indokait a Versenytanács határozatának bírságot indokoló része tartalmazza.

6. A közlemény figyelembevételével kiszabott bírságösszegek nagysága ahhoz igazodik, hogy a piacgazdaságra történő átmenet lezárulta után, az elmúlt több mint tíz év versenyjogi gyakorlatának fényében elvárható a vállalkozásoktól a versenyjogi szabályok ismerete és tiszteletben tartása, továbbá indokolt a jogsértő magatartásoknak a közérdek védelmében történő visszatartó erejű szankcionálása.

7. A kőkemény versenykorlátozó megállapodások esetében a közlemény a GVH ilyen megállapodások egyes résztvevőire vonatkozó engedékenységi politikájáról szóló közleményével<sup>97</sup> együttesen alkalmazandó.

8. Ha a további jogalkalmazás során szerzett bővebb tapasztalatok birtokában a GVH azt szükségesnek látja, akkor a jövőben sor kerülhet e közlemény módosítására, illetve tartalmának további részletezésére, pontosítására.

## *II. A bírság megállapításának szempontjai*

9. Az antitröszt ügyekben kiszabott érdemi bírság meghatározása többlépcsős eljárás: a GVH először egy, a jogsértő vállalkozás által, az érintett piacon elért forgalomból (releváns forgalom) kiinduló alapösszeget határoz meg, amelyet további szempontok figyelembevételével több lépésben módosíthat.

### **II.1. Az alapösszeg meghatározása**

10. Az alapösszeget a GVH a verseny veszélyeztetettsége, a jogsértés piaci hatása, a jogsértő vállalkozásnak a jogsértéshez való viszonyulása, valamint az eset összes körülményei által egyedileg meghatározott egyéb szempontok alapján határozza meg. (Az említett szempontok további alpontokra tagolódnak, ezek vázlatos bemutatása a Melléklet 2. ábrájában található.) A számítás során a verseny veszélyeztetettsége és a jogsértés piaci hatása (ezek együtt jelentik a jogsértés súlyosságát), valamint a vállalkozás viszonyulása a jogsértéshez egyenlő – harminc-harminc százalékos - súllyal esik latba, míg az egyéb körülmények ennél kisebb – egytizednyi - súlyt képviselnek.

11. A pontszámok összezszerűsítésekor a GVH a releváns forgalom 10%-ából indul ki, ami azt jelenti, hogy az alapösszeg az elképzelhető legsúlyosabb esetben éppen megegyezik a releváns forgalom 10%-ával. Az alapösszeg kiszámításakor használt releváns forgalom a jogsértő vállalkozás jogellenes magatartásával érintett piacon elért forgalmát jelenti, amely csak szélsőséges esetben érheti el a vállalkozás teljes forgalmát. A releváns forgalom általános esetben a vállalkozásnak az adott piacon a jogsértés évében elért nettó árbevétele, melyet hiteles adatok hiányában becsléssel is meg lehet határozni. Több éven át tartó jogsértés esetén a jogsértő vállalkozás releváns forgalma az utolsó teljes naptári év adatai alapján kerül kiszámításra. A jogsértő magatartás időtartama, mint súlyosbító tényező egy későbbi pontban kerül értékelésre (ld. 21. pont).

12. Az alapösszeg kiszámításának első tényezője a jogsérelem súlya. Ez további két, egyenlő jelentőségű elemre bomlik: a verseny veszélyeztetettségére és a jogsértés piaci hatására. A GVH szigorúbban szankcionálja a versenyt leginkább veszélyeztető kőkemény kartelleket, mint az ezeknél kisebb veszélyt jelentő egyéb versenykorlátozó megállapodások, és a gazdasági erőfölénnyel történő visszaélés különféle eseteit. A kőkemény kartellek olyan tisztán versenykorlátozó megállapodások, illetve összehangolt magatartások, amelyek lényege – szemben más megállapodásokkal, ahol ez csak másodlagos következmény – a verseny korlátozása, miközben hatékonysági vagy egyéb társadalmi előnnyel nem járnak. Ide sorolható az ár rögzítés, a piacfelosztás, a vevők elosztása, vagy a versenytárgyaláson történő

---

<sup>97</sup> A kartellek feltárását segítő engedékenységi politika alkalmazása – a Gazdasági Versenyhivatal és a GVH Versenytanácsa elnökének 3/2003. számú közleménye

összejátszás. A kőkemény kartellek azon túl, hogy előnyök jelentkezése nélkül korlátozzák a versenyt, akár a verseny teljes kizárásához is vezethetnek. Ennek megfelelően a GVH ezeket a versenykorlátozásokat tekinti a versenyt leginkább veszélyeztető jogsértéseknek. A kőkemény kartelleknél valamivel enyhébben kerülnek megítélésre az egyéb versenykorlátozó megállapodások (a vertikális megállapodások többsége ilyen), valamint az erőfölénnyel való visszaélések egyes esetei. Az egyéb versenykorlátozó megállapodások nem minden esetben jogellenesek, ebből kifolyólag szankcionálásuk sem minden esetben indokolt. Az erőfölénnyel való visszaélések két nagy csoportra oszthatók: a fogyasztókat kizsákmányoló (tisztességtelen ár, diszkrimináció, árukapcsolás stb.) és a versenyt közvetlenül korlátozó (felfaló árazás, vertikális kizárás árukapcsolás révén stb.) magatartások. Az utóbbi csoport jogi megítélése a súlyosabb, az akár a kőkemény kartellek minősítését is elérheti. (A jogsértés típusának megítélése csupán egy az összes figyelembe vett szempont közül, ezért elképzelhető olyan eset, hogy egy enyhébb megítélésű ügy, az összes tényezőre való tekintettel súlyosabb szankcióban részesül, mint egy kőkemény kartell.) A verseny veszélyeztetettségének megítélésekor az is szerepet játszik, hogy az adott magatartás illetve megállapodás a verseny milyen fokú csökkenésével, vagy esetleg teljes megszűnésével fenyeget-e.

13. A jogsértés piaci hatása alapvetően a szóban forgó vállalkozás releváns piaci részesedésétől függ. A GVH súlyosabban szankcionálja a nagyobb piaci részesedésű vállalkozásokat. Kisebb súllyal ugyan, de a GVH ugyancsak figyelembe vesz egyéb tényezőket is, így a vállalkozás piaci erejét meghatározó egyéb tényezőket (például a piac támadhatóságát vagy hogy új belépő-e a vállalkozás), és a releváns piac, a termék és a fogyasztók egyéb jellemzőit (a fogyasztók számára alapvető fontosságú termékről van-e szó, érintett-e valamilyen különösen sebezhető fogyasztói csoport, van-e más piacok irányába tovagyűrűző hatás). A piaci hatás értékelése során nem csak a ténylegesen bekövetkezett piaci hatást, hanem a jogsértés lehetséges hatását (pl. egy meg nem valósított kőkemény kartell) is értékeli a GVH, értelemszerűen kisebb súllyal.

14. Az alapösszeg kiszámításának további tényezője a vállalkozás viszonyulása a jogsértéshez. Ennek megítélése során a GVH az esetleges tevőleges jóvátételt, a vállalkozás magatartásának felróhatóságát, egyéb, a jogsértéshez való viszonyulást befolyásoló tényezőket, valamint versenyt korlátozó megállapodás esetén a jogsértésben betöltött szerepet veszi figyelembe. Ezek alapján sor kerülhet az előbbi két szempont alapján adódó pontszám csökkentésére is.

15. A felróhatóság kapcsán azt szükséges hangsúlyozni, hogy a versenyjogi felelősség, a jogsértés megállapítása ugyan objektív alapokon nyugszik, de a Tpv. 78. § alapján a bíróság összegének meghatározásakor figyelembe veendő szempont a magatartás felróhatósága. Ez alatt az értendő, hogy a jogsértő vállalkozáshoz hasonló vállalkozásoktól általában elvárható-e, hogy adott magatartás versenyellenes mivoltával tisztában legyenek.

16. A GVH az olyan magatartást tekinti tevőleges jóvátételnek, amikor a jogsértő vállalkozás elismeri jogsértését és a jogsértés negatív hatásait reparálja, vagy ezt vállalja. Ilyen magatartásra példa lehet fogyasztóinak (vagy adott esetben versenytársainak) okozott hátrány orvoslása vagy a jogsértés esetleges megismétlődésének kiküszöbölésére tett hatékony intézkedés. Tevőleges jóvátételre sor kerülhet a jogsértő magatartás felfedezése előtt, illetve a versenyfelügyeleti eljárás megindulása után is. Természetesen az előbbi esetben is sor kerülhet a jogsértés megállapítására, azonban megítélése – a tevőleges jóvátétel önkéntes jellegéből adódóan – a bírágösszeg meghatározása szempontjából kedvezőbb, mint az utóbbi esetben.

17. A GVH egyes esetekben a szankció mértékének meghatározásánál figyelembe veszi azt, hogy a jogsértés tényében külső tényezők is közrehatottak. Ilyen külső tényező, ha a korábbi gyakorlat nem tisztázta, hogy a szóban forgó magatartás jogsértés. További enyhítő körülmény lehet, ha állami ráhatás (különösen a versenytörvény alóli mentesülést sugalló

jogszabály vagy egyéb állami intézkedés) állt a jogsértés mögött. Ez utóbbi megközelítést a GVH nem alkalmazza az olyan esetekre, amikor az állami ráhatást éppen a vállalkozás kezdeményezte a jogsértés leplezése, illetve a szankcionálás mérséklése céljából.

18. Az eljárás alá vont jogsértésben betöltött szerepének mérlegelése csupán a versenyt korlátozó megállapodások esetén releváns. A megállapodásokban résztvevők – különösen a kőkemény kartellek esetén – gyakran eltérő szerepeket játszanak, így lehetnek a megállapodásnak szervezői, vezetői, magatartásukkal aktívan hozzájárulva a megállapodás működéséhez és fennmaradásához. Ezzel szemben más vállalkozások esetleg kiszolgáltatott helyzetben vannak és a vezető résztvevő(k) megtorló intézkedéseinek kilátásba helyezése nyomán vesznek részt, vagy maradnak meg a versenykorlátozásban.

19. A bírságszámítási módszer a fentieknél lényegesen kisebb súllyal egyéb, a közleményben nem kategorizált, ügy-specifikus tényezők mérlegelésének is teret enged.

## II.2. Az alapösszeg korrekciója

20. Az alapösszeg kiszámítását követően kerül sor a jogsértő állapot időtartamának, a jogsértés esetleges ismétlődésének, a jogsértéssel elért előnynek, a Tpv. 78. §-ában meghatározott bírság maximumának, valamint utolsóként az engedékenységi politika alkalmazásának (a jogsértő vállalkozás együttműködő magatartásának) figyelembe vételére.

21. A GVH súlyosabb szankciót alkalmaz a hosszabb időn át tartó, illetve az ismétlődő jogsértések esetén. A jogsértés időtartamát oly módon veszi figyelembe a GVH, hogy az egy évnél hosszabb jogsértés esetében az alapösszeget megszorozza a jogsértéssel érintett megkezdett évek számával. A GVH ismétlődő jogsértésnek tekinti különösen azt az esetet, amikor a magatartás célja vagy hatása lényegében megegyezik a korábbi jogsértő magatartásával akkor is, ha maga a magatartás nem a korábbi tényállást valósítja meg. Az ilyen ismétlődésre példa lehet az, amikor egy erőfölényben lévő vállalkozás a saját piacára történő belépés megakadályozásával igyekszik korlátozni a versenyt, és ennek eléréséhez először versenykorlátozó árukapcsolást, később pedig ugyanezt célzó vagy eredményező diszkriminatív üzleti gyakorlatot folytat. Ismétlődő jogsértés esetén (annak fokától függően) a bírság lényegesen nőhet, akár a többszörösére is emelkedhet.

22. A jogsértéssel elért előny csak ritkán számszerűsíthető. Amikor azonban a számszerűsítés lehetséges, akkor a GVH által kiszabott bírság – a kellő visszatartás érdekében – a számszerűsített előny háromszorosának megfelelő összegre nő, kivéve, ha már eredetileg is meghaladta volna ezt a szintet.

23. Ezt követően kerül sor a Tpv. által meghatározott felső határ figyelembe vételére, amely szerint a kiszabott bírság nem haladhatja meg a jogsértő vállalkozás előző évi (teljes) nettó árbevételének 10%-át. Ez a Versenytanács bírósági ítéletekkel megerősített gyakorlata szerint a határozat meghozatalát megelőző naptári évben elért nettó árbevételt jelenti.

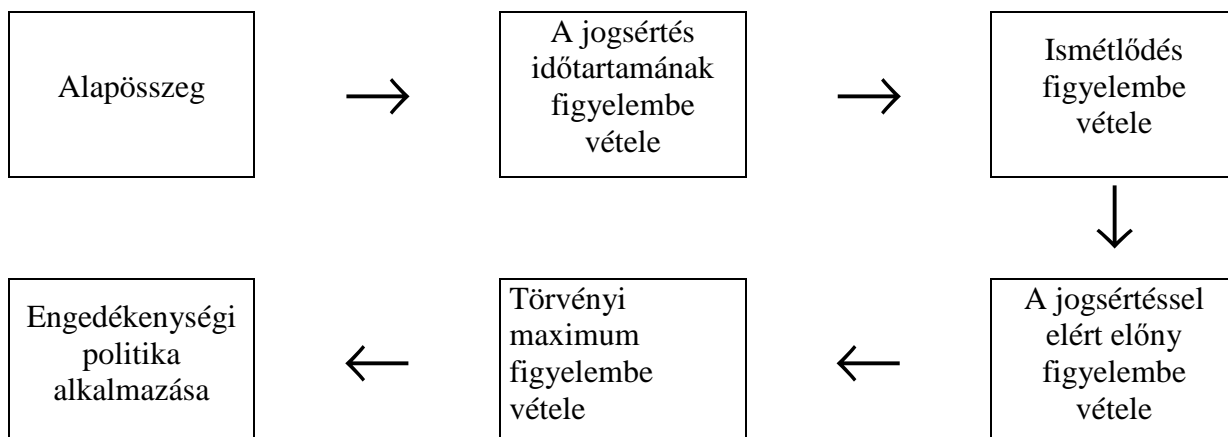
24. A bírság meghatározásának utolsó lépése, az engedékenységi politika alkalmazása. Az engedékenységi politika a Tpv-t sértő megállapodások esetén kerülhet alkalmazásra, ezek között is a kőkemény kartellekkel kapcsolatosan releváns. Lényege, hogy a titkos megállapodások felderítése érdekében a GVH bizonyos feltételek teljesülése esetén, a jogsértésben résztvevő vállalkozásokra kiszabandó bírságot elengedi vagy jelentősen mérsékli. Az engedékenységi politika alkalmazásának részleteit a GVH külön közleménye taglalja.<sup>98</sup>

Budapest, 2003. december 15.

<sup>98</sup> A kartellek feltárását segítő engedékenységi politika alkalmazása – a Gazdasági Versenyhivatal és a GVH Versenytanácsa elnökének 3/2003. számú közleménye

Melléklet

1. ábra: A bírságkiszámítás menete, az alapösszeget korrigáló lépések



2. ábra: Az alapösszeget meghatározó tényezők

<b>A. A jogsérelem súlya</b>	
<b>A.a. A verseny veszélyeztetettsége</b>	<b>max. 30 pont</b>
A jogsértés típusa (pl. kőkemény kartell vagy másfajta versenykorlátozás/kizsákmányolás)	
A verseny dimenzióinak érintettsége	
<b>A.b. A jogsértés piaci hatása</b>	<b>max. 30 pont</b>
A jogsértő piaci részesedése	
További szempontok:	
<ul style="list-style-type: none"> <li>A piac megtámadhatósága</li> <li>Az érintett fogyasztói kör és a termék jellege</li> <li>Piacra lépő, vagy már piacon lévő vállalkozás</li> <li>Tovagyűrűző hatás más piacokra</li> </ul>	
<b>B. Viszonyulás a jogsértéshez</b>	<b>max. 30 pont</b>
<b>B.a. Szerepe a jogsértésben (szervező – kiszolgáltató)</b>	
<b>B.b. Tevőleges jóvátétel</b>	
<b>B.c. Felróhatóság</b>	
<b>B.d. Külső és egyéb tényezők</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>korábbi GVH döntések hiánya vagy eltérő jellege</li> <li>állami ráhatás</li> </ul>	
<b>C. Egyéb szempontok</b>	<b>max. 10 pont</b>
<b>Mindösszesen</b>	<b>max. 100 pont</b>