



1054 Budapest, Alkotmány u. 5.

**Levélcím:** 1245, Budapest 5. Pf. 1036

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

**Ügyszám:** Vj/29/2013.

**Iktatószám:** Vj/029-019/2013.

A Gazdasági Versenyhivatal eljáró versenytanácsa a Kővári Tercsák Salans FMC SNR Denton Europe Ügyvédi Iroda és a Horváth M. András Ügyvédi Iroda által képviselt **Express-Interfracht Internationale Speditionsgesellschaft m.b.H.** (Bécs, Ausztria) kérelmező összefonódás engedélyezése iránti kérelmére indult eljárásban, melyben további ügyfélként részt vett a szintén a Kővári Tercsák Salans FMC SNR Denton Europe Ügyvédi Iroda és a Horváth M. András Ügyvédi Iroda által képviselt **Hungaro-Rail Nemzetközi Szállítmányozási Kft.** (Budapest) – tárgyaláson kívül – meghozta az alábbi

### **h a t á r o z a t o t .**

A Gazdasági Versenyhivatal eljáró versenytanácsa engedélyezi, hogy az Express-Interfracht Internationale Speditionsgesellschaft m.b.H. közvetlen egyedüli irányítást szerezzen a Hungaro-Rail Nemzetközi Szállítványozási Kft. felett.

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

### **I n d o k o l á s**

#### **I.**

#### **A kérelmezett összefonódás**

1. Az Express-Interfracht Internationale Speditionsgesellschaft m.b.H. (a továbbiakban: Express-Interfracht vagy kérelmező) 2013. február 22-én üzletrész adásvételi szerződést kötött a Rail Cargo Logistics a.s.-vel (a továbbiakban: Rail Cargo Logistics), melynek értelmében az Express-Interfracht megszerzi a Rail Cargo Logistics-től ez utóbbinak a Hungaro-Rail Nemzetközi Szállítványozási Kft.-ben (a továbbiakban: Hungaro-Rail vagy kérelmezett) fennálló 50%-os üzletrészét, miáltal az Express-Interfracht a Hungaro-Rail 100%-os tulajdonosává válik.

2. Az előző pontban ismertetett ügylet feltételeként a kérelmezett 2013. február 22-én szerződést kötött a romániai székhelyű S.C. Trade Trans Imobiliare S.r.l.-lel előbbinek a Rail Cargo Logistics-ben meglévő 25%-os részesedésének az S.C. Trade Trans Imobiliare S.r.l. részére történő átruházásáról.
3. Kérelmező a 2013. március 25-én postára adott, a Gazdasági Versenyhivatalhoz 2013. március 26-án érkezett kérelmében a tisztességtelen piaci magatartás és a versenykorlátozás tilalmáról szóló 1996. évi LVII. törvény (a továbbiakban: Tptv.) VI. fejezetének rendelkezései alapján az 1. pontban hivatkozott tranzakció mint vállalkozások közötti összefonódás engedélyezését kérte.
4. Az Express-Interfracht és a Rail Cargo Logistics a közöttük 2013. február 22-én kötött, az 1. pontban ismertetett szerződést 2013. május 17-én technikai okokból hatályon kívül helyezték, kötelezettséget vállalva, hogy haladéktalanul új szerződést kötnek, mely lényegét tekintve ugyanolyan és üzleti szempontból azonos feltételeket tartalmaz, mint a felbontott szerződés. Az új szerződés megkötésére még ugyanezen a napon, 2013. május 17-én sor került. E körülményekről a kérelmező a vizsgáló által a Tptv. 68. § (4) bekezdése alapján elrendelt hiánypótlás 2013. május 23-i teljesítése keretében tájékoztatta a GVH-t, egyúttal jelezve, hogy kérelmét nem kívánja visszavonni, tekintettel arra, hogy a GVH gyakorlata szerint nem egy szerződés, hanem a Tptv. szerinti értelemben vett összefonódás képezi az engedélyezési eljárás tárgyát, s a két szerződés versenyjogi szempontból azonos célú és tartalmú. Ennek megfelelően kérte a folyamatban lévő összefonódás engedélyezési eljárás folytatását.
5. Az ügyfelek a tranzakció engedélyezése iránti kérelmet más versenyhatósághoz nem nyújtottak be.

## II.

### Az összefonódás résztvevői

#### **Kérelmező vállalkozáscsoportja**

6. A kérelmező egy ausztriai székhelyű vállalkozás, mely a Rail Cargo Austria AG irányítása alatt áll. Ez utóbbi 100%-os tulajdonosa – az ÖBB Holding AG által – az Osztrák Állam.
7. Az Express-Interfracht szállítmányozási, valamint saját tulajdonú raktárai révén raktározási szolgáltatásokat nyújt. Tevékenységét egész Európában (beleértve Magyarországot is) és Ázsia egyes részein (különösen az Urál-hegységen túli területeken, Törökország ázsiai részén) végzi.
8. Az ÖBB Osztrák Államvasutak 1921-ben jött létre. Jelenleg három fő üzletága van: személyszállítás (ÖBB Personenverkehr AG); áruszállítás (Rail Cargo Austria AG); infrastruktúra- és vagyongazdálkodás (ÖBB Infrastruktur AG).
9. A kérelmező vállalkozáscsoportja (a továbbiakban: ÖBB-csoport) számos leányvállalata révén aktív Magyarországon is (így különösen a magyarországi székhelyű Express-Interfracht Hungaria Kft., Hungarokombi Kft., Hungária Intermodál Kft., Rail Cargo Hungaria Zrt., BILK Kombiterminál Zrt., Rail Cargo Carrier Kft., Blue Real Estate Kft., TS-MÁV Gépészet Services Kft., Technical Services Hungaria Kft.), melyek vasúti és egyéb közlekedési (közúti, vízi, légi) módokon történő áru fuvarozással és a kapcsolódó

logisztikai, raktározási, szállítmányozási és egyéb (javítás, ingatlanhasznosítás stb.) szolgáltatások nyújtásával foglalkoznak.

10. A kérelmező vállalkozáscsoportjának a Tpv. 27. §-ának (1) és (5) bekezdése szerint számított 2011. évi magyarországi nettó árbevétele meghaladta a tizenöt milliárd forintot.

#### **A kérelmezett vállalkozáscsoport**

11. A kérelmezett vállalkozás 2009-től állt az Express-Interfracht és a Rail Cargo Logistics közös irányítása alatt. (A Rail Cargo Logistics közös irányításszerzése a kérelmező nyilatkozata szerint a Tpv. alapján nem volt bejelentés-köteles összefonódás.) A jelen tranzakció eredményeként irányítási jogát elvesztő Rail Cargo Logistics egy Szlovákiában bejegyzett vállalkozás, melynek 100%-os tulajdonosa a Trade Trans Invest a.s.
12. A Hungaro-Rail kizárólag vasúti illetve közúti szállítmányozást végez belföldön és határon átnyúlóan egyaránt, árbevétele jelenleg azonban 100%-ban vasúti szállítmányozásból származik. Tevékenysége magában foglalja az áruk szállításának az ügyfelei nevében és érdekében történő megszervezését, ideértve minden olyan kapcsolódó szolgáltatást, mint például az áruk vámkezelése, raktározása és egyéb kiszolgáló tevékenység. Tevékenységi területe magában foglalja az Olaszország – Lengyelország – Románia által közrefogott földrajzi régiókat.
13. A Hungaro-Rail saját járműparkkal, raktárral, telephellyel nem rendelkezik, az árufuvarozási szolgáltatásokat kizárólag a kérelmező vállalkozáscsoportjába tartozó Rail Cargo Hungariaival végzeteti.
14. A Hungaro-Rail a kérelmező nyilatkozata szerint versenyjogi értelemben nem irányít más vállalkozást.
15. A Hungaro-Rail Tpv. 27. §-ának (1) és (5) bekezdése szerint figyelembe veendő szűkített 2011. évi magyarországi nettó árbevétele meghaladta az ötszázmillió forintot.

### **III.**

#### **Az érintett tevékenységek jellemzői**

##### **Szállítmányozás**

16. A szállítmányozás az árutovábbítás folyamatának megszervezése, melynek célja hogy a küldemény a lehető legkisebb költséggel, legbiztonságosabban, a megfelelő időben (azaz a lehetőségekhez mérten optimálisan) jusson el a rendeltetési helyre. Ez magában foglalja az áruk szállításának ügyfelek nevében és érdekében történő megszervezését, ideértve minden olyan kapcsolódó szolgáltatást, mint például az áruk vámkezelése, raktározása és egyéb kiszolgáló tevékenységek.<sup>1</sup>
17. Mivel a szállítmányozási szolgáltatás a termékek szállításának megszervezését jelenti, végzéséhez nem szükséges saját járműparkkal rendelkezni, a tényleges szállítási tevékenység kiszervezhető. Az áruszállítás megvalósításának módja szerint a szállítmányozáson belül is léteznek különböző szegmensek (úgy mint [száraz]földi, ezen belül közúti, vasúti, belvízi; légi; illetőleg tengeri), de több piaci szereplő nem csak egy

---

<sup>1</sup> Ld. pl. COMP/M.5480 – Deutsche Bahn / PCC Logistics

szegmensen van jelen, hanem adott esetben többféle közlekedési módot kombinálva szolgáltat. Ugyancsak elképzelhető a szállítványozási szolgáltatások desztinációi (belföldi vagy nemzetközi) szerinti szegmentálás, illetve bizonyos esetekben a szolgáltatás minősége (standard vagy expressz) vagy az áru típusa (veszélyes, gyorsan romló, értékes) mentén történő felosztás.<sup>2</sup>

18. A kérelmező becslése szerint részesedése a szállítványozás magyarországi piacán 5-10% közötti, míg a kérelmezett vállalkozásé 0-5% között alakult. A kérelmezett részesedése a vasúti szállítványozási és a közúti szállítványozási szolgáltatások tekintetében is 0-5% közötti, s hasonlóképpen 0-5% között alakult az ÖBB-csoport részesedése a magyarországi közúti szállítványozási szolgáltatások forgalmából, a vasúti szállítványozás tekintetében azonban 20-30% közötti részesedést ért el, a szárazföldi (vasúti és közúti) szállítványozáson belül pedig 10-20%-os részesedéssel rendelkezik.

### **Árufuvarozás**

19. A teherszállítás vagy árufuvarozás lényege, hogy a fuvarozó díjazás ellenében köteles a küldeményt rendeltetési helyére továbbítani és a címzettnek kiszolgáltatni.<sup>3</sup> A fuvarozási tevékenység adott áruk szolgáltató általi fizikai továbbítását jelenti a szolgáltató tulajdonában álló, általa bérelt, vagy egyéb jog alapján általa használt eszközökkel. Az áruszállítás a szállítványozás egyik legfontosabb inputja, ennek megfelelően az árufuvarozási és a szállítványozási szolgáltatások egymástól elkülönülnek.<sup>4</sup>
20. A fenti 17. pontban írtaknak megfelelően az áruszállításon belül is megkülönböztethetők a szállítási módok ([száraz]földi, ezen belül közúti, vasúti, belvízi; légi; illetőleg tengeri) és irányok (belföldi, nemzetközi) szerinti szegmensek.
21. Áruszállítással az érintett vállalkozáscsoportok közül csak az ÖBB-csoport foglalkozik, részesedése a vasúti áruszállításon belül 70-80% közöttire, a vasúti és közúti áruszállítást egyaránt magában foglaló szárazföldi fuvarozás tekintetében 10-20% közöttire tehető.

### **Egyéb tevékenységek**

22. A szerződéses logisztika az ellátási lánc azon folyamatának része, melynek során megtervezik, végrehajtják és ellenőrzik az áruk és szolgáltatások és a kapcsolódó információk hatékony áramlását és tárolását a kiindulópontból a felhasználói pontig az ügyfelek igényeinek kielégítése érdekében.<sup>5</sup> Ez a tevékenység alapvetően a fuvarozásra / szállítványozásra és a raktározásra épül, de azokon kívül számos egyéb szolgáltatást is magában foglalhat, úgymint raktárkezelés, árufelvétel-csomagolás-szállítás egyesített tevékenység („pick-pack-ship”), szállításmenedzsment, visszáru-logisztika, javítás és csere vagy akár teljeskörű O2C megoldások (order-to-cash solutions, pl. kiszerezés, címkézés,

<sup>2</sup> Ld. pl. COMP/M.3971 – Deutsche Post / EXEL, COMP/M.1794 – Deutsche Post / Air Express International, COMP/M.5096 – RCA / MAV CARGO, COMP/M.4786 – Deutsche Bahn / Transfesa

<sup>3</sup> Vö. a Polgári Törvénykönyvről szóló 1959. évi IV. törvény 488. § (1) bekezdése

<sup>4</sup> Ld. még COMP/M.4746 – Deutsche Bahn / English Welsh & Scottish Railway Holdings (EWS), COMP/M.5096 – RCA / MAV CARGO, COMP/M.5480 – Deutsche Bahn / PCC Logistic

<sup>5</sup> Ld. pl. COMP/M.6059 – Norbert Dentressangle / Laxey Logistics, COMP/M.2411 – Autologic / TNT / Wallenius / CAT JV, COMP/M.3496 – TNT Forwarding Holdings / Wilson Logistics, COMP/M.3971 – Deutsche Post / EXEL

anyagbeillesztés, minőségbiztosítási vizsgálat, tesztelés, karanténozás és készletkonfiguráció).<sup>6</sup> Ennek megfelelően a szerződéses logisztika és az annak egyik lehetséges inputját jelentő szállítmányozás között vertikális kapcsolat azonosítható. A kérelmezői vállalkozáscsoport magyarországi részesedése a szerződéses logisztikai szolgáltatásokból 0-5% között alakult.

23. A raktározás, terminálüzemeltetés lényege az áru megfelelő tárolása saját vagy bérelt helyiségekben, ekként mind a szállítmányozásnak, mind a szerződéses logisztikának részét, inputját jelentheti. Az ÖBB-csoport a raktárlogisztikai szolgáltatások tekintetében 0-5% közötti részesedést ért el Magyarországon. Ezen belül a terminálokhoz kötődő szolgáltatások vonatkozásában részesedése – saját becslése szerint – 40-50% között alakult.

#### IV.

#### Az ügyfelek álláspontja

24. A kérelmező nyilatkozata szerint az Express-Interfrachtnak a Hungaro-Railben történő egyedüli irányításszerzése semmilyen tekintetben nem változtat az összefonódást megelőző feladatokon és földrajzi tevékenységi területeken, sem az Express-Interfracht, sem pedig a Hungaro-Rail vonatkozásában.
25. A kérelmező véleménye szerint a tranzakció bizonyos horizontális hatással rendelkezhet, tekintettel arra, hogy a szállítmányozás területén mindkét összefonódásban résztvevő vállalkozáscsoport jelen van. Ugyanakkor, figyelembe véve az összefonódásban résztvevő vállalkozáscsoportok alacsony piaci részesedését, a tranzakció semmilyen körülmények között nem eredményezi gazdasági erőfölényes helyzet létrejöttét vagy annak megerősítését, illetve a tranzakció egyéb jelentős unilaterális és koordinatív hatásokat sem fejt ki. A számottevő piaci hatás hiányát az is alátámasztja a kérelmező szerint, hogy a szállítmányozás piaca rendkívül kompetitívnek tekinthető, melyet az igen magas számú piaci szereplő jelenléte is mutat. A magyarországi piac rendkívül támadható, a tényleges és a potenciális versenynyomás a szomszédos országokból és az Európai Unió többi tagállamából igen erősnek tekinthető. Emellett, mivel a Hungaro-Rail a tranzakciót megelőzően az Express-Interfracht és a Rail Cargo Logistics közös irányítása alatt állt, az összefonódásban résztvevő Express-Interfrachtra a tranzakciót megelőzően nem a Hungaro-Rail fejtette ki a legjelentősebb versenynyomást, így a tranzakciót követően az Express-Interfracht ösztönzöttsége vagy képessége az árak megemelésére, a szolgáltatás minőségének vagy választékának korlátozására nyilvánvalóan nem növekszik.
26. A tranzakció potenciálisan rendelkezhet vertikális hatással, figyelembe véve, hogy a teherfuvarozás piacán az Express-Interfracht eladóként, a Hungaro-Rail pedig vevőként van jelen, ugyanakkor a szállítmányozás és az azt nyújtó Hungaro-Rail vállalkozáscsoporton belülivé válása a tranzakció következtében nem erősíti a fuvarozás piacán az ÖBB-csoport bármely tagja által esetlegesen élvezett gazdasági erőfölényes helyzetet. Továbbá, a Hungaro-Rail alacsony piaci részesedésére és a korábbi közös irányításra is tekintettel a tranzakció nem teremt meg az érdekeltséget arra, hogy az ÖBB-csoport bármely teherfuvarozással foglalkozó társasága a fuvarozás tekintetében esetlegesen

---

<sup>6</sup> Ld. pl. Vj-38/2013. UPS / Cemelog

élvezett gazdasági erőfölényes helyzetével bármilyen módon vissza tudjon élni a szállítmányozási piacon.

27. A tranzakció portfólió hatással nem rendelkezik, tekintettel arra, hogy a vállalkozáscsoporton belülivé váló Hungaro-Rail olyan érintett piacon tevékenykedik, és olyan szolgáltatást nyújt (szállítmányozás), mely nem eredményezi a vállalkozáscsoport által nyújtott szolgáltatások körének kibővülését. A tranzakció konglomerátum hatással sem rendelkezik, figyelembe véve, hogy a vállalkozáscsoporton belülivé váló Hungaro-Rail összességében nem okoz jelentős változást a vállalkozáscsoport vagyoni, pénzügyi, illetve jövedelmi helyzetében.
28. A kérelmező szerint továbbá a tranzakcióval kapcsolatban a fent leírt, esetleges hatásokat ellensúlyozó tényezők is jelentkeznek:
- a szállítmányozás szolgáltatás nem igényel infrastruktúrát, illetve saját tulajdonú vagy bérelt szállítóeszközöket, ezért a belépés a piacra viszonylag gyorsan és költségkímélő módon végrehajtható;
  - a tranzakció csökkenti a Hungaro-Rail által nyújtott szolgáltatások költségeit, mely alacsonyabb árak és szélesebb körű szolgáltatások formájában közvetlenül és megfelelő mértékben jelentkezik a vállalkozáscsoport szolgáltatásait igénybe vevő végfelhasználóknál.

## **V.** **Jogi értékelés**

### **Összefonódás**

29. A Tpv. 23. §-a (1) bekezdésének b) pontja értelmében vállalkozások összefonódása jön létre, ha egy vállalkozás közvetlen irányítást szerez további egy vagy több, tőle független vállalkozás felett.
30. A jelen esetben a 2013. február 22-én kötött, illetve a 2013. május 17-én felbontott, de ugyanazon a napon lényegében azonos tartalommal ismételt aláírt üzletrész adásvételi szerződés értelmében a Hungaro-Rail 50%-os tulajdonrészével már rendelkező Express-Interfracht megszerzi a Hungaro-Rail tulajdonrészének további 50%-át, ekként a kérelmezett vállalkozás egyedüli tulajdonosává, így közvetlen egyedüli irányítójává válik, ami a Tpv. 23. § (1) bekezdésének b) pontja szerint vállalkozások közötti összefonódás. A Versenytanács következetes gyakorlata alapján<sup>7</sup> ugyanis „összefonódásnak minősül, ha a közös irányítók egyike egyedüli irányítást szerez. Az egyedüli irányítást megszerző vállalkozásnak utóbb már nem kell tekintettel lenni korábbi irányító társára (társaira), vagyis olyan változás történik az irányításban, amely hatással lehet az irányítása alá kerülő piaci szereplők magatartására. Ezért, ha az egyedüli irányítást megszerző vállalkozás egy vállalkozáscsoport tagja, akkor az egyedüli irányítás alá kerülő vállalkozás e csoport tagjává válik, ami növelheti a koncentrációt, illetve befolyással lehet a vertikális kapcsolatokra.” (Vj-146/1999.)

---

<sup>7</sup> Ld. a Gazdasági Versenyhivatal Versenytanácsának a Tpv.-vel kapcsolatos elvi jelentőségű döntései 2012, 23.5. pontját.



31. Az eljáró versenytanács álláspontja szerint helytállóan hivatkozott a kérelmező arra, hogy a Gazdasági Versenyhivatal nem egy konkrét szerződést, hanem a Tpvt. szerinti értelemben vett összefonódást engedélyezi (ld. a Versenytanács Tpvt.-vel kapcsolatos elvi jelentőségű döntései 2012., 28.3. pont). Ennél fogva az összefonódás engedélyezése iránti kérelem Tpvt. 28. § szerinti benyújtásának az a feltétele, hogy a felek között végleges akarategyezség jöjjön létre az összefonódás megvalósítását illetően (ld. Vj-38/2013.). Ennek az akarategyezségnek a fennállását illetően jelen kérelem esetében két kérdést is tisztázni szükséges:
- i. végleges-e a felek közötti akarategyezség arra figyelemmel, hogy az engedélyezni kért összefonódást a felek a 2. pont alatti tranzakciótól tették függővé;
  - ii. bekövetkezett-e változás a felek közötti akarategyezségben (és ekként az engedélyezés tárgyában) a 2013. február 22-i szerződés felmondása miatt, és erre figyelemmel, mely időpont tekinthető az engedélykérési határidő szempontjából meghatározónak.
32. A 31. i. pont alatti kérdés kapcsán az eljáró versenytanács megállapította, hogy jelen engedélyezés iránti kérelem benyújtásának pillanatában a 2. pont szerinti feltétel márt teljesült, mert a kérelmezett Rail Cargo Logistics-ben meglévő 25%-os részesedésének az S.C. Trade Trans Immobiliare S.r.l. részére történő átruházásáról szóló szerződést a felek 2013. február 22-én megkötötték (aminek tényét a Rail Cargo Logistics és az Express-Interfracht közötti új, 2013. május 17-i szerződés is rögzíti). Ennél fogva pedig a benyújtott kérelem nem volt idő előttinek tekinthető, hiszen az engedélyezni kért összefonódás nem függött a felek által elhatározott feltételtől. E helyen utal az eljáró versenytanács a Vj-38/2013. sz. ügyben hozott határozatban kifejtettekre, amely szerint csak olyan szerződéses feltétel akadályozhatja az összefonódás engedélyezése iránti kérelem benyújthatóságát, amely egyfelől a felek által elhatározott, másfelől pedig gyakorlatilag is függővé/kérdéssé teszi az összefonódás megvalósulását.
33. A 31. ii. pont alatti kérdés kapcsán az eljáró versenytanács álláspontja az, hogy amennyiben az összefonódást eredményező akarategyezségben, illetve az annak létrejöttében közreható lényeges körülményekben nem következik be változás, akkor az nem is érintheti az eredeti engedélykérési kötelezettséget, hacsak a felek el nem állnak az ügylettől, és ennek folyományaként a kérelmüket vissza nem vonják. Figyelemmel arra, hogy az 1. pont szerinti irányításváltozásra, annak céljára és tartalmára vonatkozó akarategyezségben a felek nyilatkozata szerint sem következett be változás, illetve a 2013. február 22-i szerződés felmondását rögzítő megállapodás maga is úgy rendelkezett, hogy a felek azonos tartalommal és üzleti céllal haladéktalanul új szerződést kötnek, melyre még ugyanazon a napon, 2013. május 17-én sor került (ld. fenti 4. pont), az eljáró versenytanács az irányítási jog megszerzése időpontjának, egyben az engedély iránti kérelem benyújtására vonatkozó határidő számítása szempontjából irányadónak 2013. február 22-ét, az akarategyezség létrejöttének eredeti időpontját tekintette.

### **Engedélykérési kötelezettség**

34. Az összefonódásban érintett vállalkozáscsoportok – Tpvt. 27. § (1), (2) és (5) bekezdéseinek figyelembevételével számított – 2011. évi nettó árbevétele együttesen meghaladta a 15 milliárd forintot, ezen belül mindkét vállalkozáscsoporté az 500 millió forintot. Az ügyfelek nyilatkozata és az általuk a GVH rendelkezésére bocsátott adatok

szerint nem teljesülnek ugyanakkor a Tanács vállalkozások közötti összefonódások ellenőrzéséről szóló 139/2004/EK rendeletében foglalt küszöbszámok, így az összefonódás nem közösségi léptékű. Az előzőekre tekintettel az összefonódáshoz a Tpv. 24. §-ának (1) bekezdése alapján a Gazdasági Versenyhivatal engedélye szükséges.

35. Az engedély iránti kérelmet a Tpv. 28. § (2) bekezdése alapján a szerződés megkötésének, az irányítási jog megszerzésének időpontjától számított harminc napon belül kell benyújtani. A közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. törvény (a továbbiakban: Ket.) 65. §-ának (3) és (4) bekezdéseire is figyelemmel a kérelmező a kérelmet a 2013. február 22-i időponttól számított törvényes határidőben nyújtotta be.

### **Versenyjogi értékelés**

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

### Az érintett piacok

38. A Tpv. 14. §-a értelmében az érintett piacot a megállapodás tárgyát alkotó áru és a földrajzi terület figyelembevételével kell meghatározni. Az érintett termékpiac meghatározásakor a megállapodás tárgyát alkotó árun túlmenően figyelembe kell venni az azt – a felhasználási célra, az árra, a minőségre és a teljesítés feltételeire tekintettel – ésszerűen helyettesítő árukat (keresleti helyettesíthetőség), továbbá a kínálati helyettesíthetőség szempontjait. Földrajzi piacként azt a földrajzi területet kell számításba venni, amelyen kívül a) a fogyasztó, illetve az üzletfél nem, vagy csak számottevően kedvezőtlenebb feltételek mellett tudja az árut beszerezni, vagy b) az áru értékesítője nem, vagy csak számottevően kedvezőtlenebb feltételek mellett tudja az árut értékesíteni.
39. Az összefonódással érintett piacoknak minősülnek mindazok a piacok, amelyeken az összefonódás valamely (akár közvetlen, akár közvetett) résztvevője piaci tevékenységet fejt ki. Érdemben azonban csak azon piacok vizsgálata szükséges, amelyeken a fenti 37. pontban említett hatások fennállhatnak.
40. A fentiekre tekintettel a jelen eljárásban az eljáró versenytanács a szállítmányozási és az áru fuvarozási piacokon várható hatások részletes elemzését végezte el, az érintett áru- és földrajzi piacok pontos meghatározásától azonban eltekintett, mivel az alábbiakban kifejtettek alapján a lehető legszűkebben meghatározott piacdefiníciók mellett sem valószínűsíthető káros versenyhatásokat.



## Az összefonódás hatásainak értékelése

### *Horizontális hatás*

41. Az összefonódásnak horizontális összefüggésben azokon az érintett piacokon lehet hatása a gazdasági versenyre, amelyeken az összefonódásban résztvevő vállalkozáscsoportok (ténylegesen vagy potenciálisan) jelen vannak.
42. A Közlemény 15. ii. a) pontja 20%-os piaci részesedési küszöböt határoz meg, amely alatt káros horizontális hatások lehetősége kizárható. A Közlemény 15. iii. pontja értelmében azonban az e feletti koncentráció-növekedés sem okoz versenyproblémát, ha a változás mértéke csekély (5% alatti), és az érintett piacon van az összefonódásban résztvevő legnagyobb vállalkozáscsoporthoz hasonló piaci részesedésű versenytárs vállalkozás, valamint az összefonódás a lehetséges verseny lényeges csökkenését sem eredményezheti.
43. Az összefonódás következtében az Express-Interfracht a Hungaro-Rail korábbi közös irányítójából egyedüli irányítójává válik, így részesedése a szállítmányozás tekintetében tovább erősödik. A növekmény azonban – figyelemmel a kérelmezett alacsony piaci részesedésére, illetve a korábbi közös irányítás tényére – bármely lehetséges piacdefiníció mellett érdemben elmarad a Közlemény szerinti 5%-os mértéktől.
44. A szállítványozás piacán továbbá számos tőkeerős, nemzetközi hálózattal rendelkező szolgáltató van jelen (DHL, Deltaped, Panalpina, Raabenlog, Waberer's, Kühne+Nagel, Liegl&Dachser), és a kérelmező 20% feletti részesedésével jellemezhető lehetséges legszűkebb szegmensben, a vasúti szállítványozás részpiacán is található jelentős versenytárs, az Ukraïltrans Trade&Logistic Kft.
45. Mindezekre tekintettel az eljáró versenytanács szerint az összefonódás következtében káros horizontális hatás kialakulása nem valószínűsíthető.

### *Vertikális hatás*

46. Egy összefonódásnak akkor lehetnek vertikális hatásai, ha az érintett vállalkozáscsoportok a termelési-értékesítési lánc egymást követő fázisaiban tevékenykednek, ami megteremtheti az érdekeltséget arra, hogy az egyik (vagy mindkét) piacon jelentékeny piaci erővel rendelkező vállalkozáscsoport ezt a piaci erőt kihasználja, azaz valamely (vagy mindkét) piacon versenyt korlátozó magatartást folytasson, lezárva az adott piacot (pl. szerződéskötéstől való indokolatlan elzárkózással, árprés révén stb.).
47. A jelen esetben érdemi vertikális kapcsolat az érintett vállalkozáscsoportok részesedéseire tekintettel a vasúti szállítványozás és a vasúti áru fuvarozás, illetve esetlegesen a vasúti szállítványozás és a terminálüzemeltetés között azonosítható.
48. Az eljáró versenytanács álláspontja szerint azonban káros vertikális hatások kialakulása az összefonódás eredményeként nem valószínűsíthető, figyelemmel arra, hogy a kérelmező vállalkozáscsoportja már az összefonódást megelőzően is jelen volt a vertikális hatással érintett valamennyi piacon. Ilyen esetben pedig a Versenytanács gyakorlata<sup>8</sup> szerint – speciális helyzeteket leszámítva – az összefonódás csak akkor okozhat vertikális összefüggésben versenyproblémát, ha az már horizontális viszonylatban (is) azonosítható volt, vagy akkor, ha a vertikális lánc egyik láncszemében magas (25% feletti) részesedéssel

---

<sup>8</sup> Ld. Vj-92/2012. Univer-Coop / Profi / Match

rendelkező vállalkozáscsoport a másik láncszemben az összefonódást megelőzően viszonylag csekély (pl. 5% alatti) részesedéssel rendelkezett, az összefonódásban résztvevő másik vállalkozáscsoport pedig ennél magasabb részesedésű. Ez utóbbi esetben ugyanis nem zárható ki, hogy éppen az összefonódás teremti meg a vertikálisan integrált vállalkozáscsoport lehetőségét és érdekelttségét a versenyt korlátozó magatartások érvényesítésére.

49. A vizsgált összefonódás kapcsán a fenti 41-45. pontban foglaltak szerint horizontális versenyaggályok nem merültek fel, továbbá megállapítható, hogy a magas piaci részesedések minden esetben a már eleve vertikálisan integrált kérelmezői vállalkozáscsoportokhoz köthetők, a (vasúti) áru fuvarozáshoz illetve a terminálüzemeltetéshez vertikálisan kapcsolódó (vasúti) szállítványozás tekintetében a kérelmezett részesedése 0-5% közötti. Nem mellőzhető továbbá az a körülmény, hogy az összefonódás tényleges hatása a kérelmezett piaci részesedése által sugalltnál is csekélyebb, tekintve, hogy a kérelmező vállalkozáscsoportja a jelen összefonódást megelőzően is (közös) irányítási joggal rendelkezett a Hungaro-Rail felett.

#### *Portfolió hatás*

50. A portfolió hatás az összefonódás révén létrejövő vállalkozáscsoport által gyártott (forgalmazott) áruk körének bővüléséből adódik. Ez különösen akkor járhat káros versenyhatásokkal, ha egymást kiegészítő (azonos vevők által vásárolt) áruk gyártói (forgalmazói) kerülnek egy vállalkozáscsoportba. Ebben az esetben ugyanis, ha az egyik vállalkozáscsoport valamely áru(k) piacán magas piaci részesedéssel rendelkezik, akkor az összefonódás következtében bővülő vállalkozáscsoport más áru(k) piacán képes lehet versenykorlátozó magatartás (pl. árukapcsolás) érvényesítésére.
51. A jelen összefonódás kapcsán portfolió hatás nem merül fel, hiszen a kérelmezetti tevékenységeket a kérelmező vállalkozáscsoportja már korábban is végezte.

#### *Konglomerátum hatás*

52. Konglomerátum hatásról akkor beszélhetünk, ha – jóllehet külön-külön vizsgálva egyetlen érintett piacon sem jön létre vagy erősödik meg gazdasági erőfölényes helyzet – összességében számottevően javul a vállalkozáscsoport vagyoni, pénzügyi illetve jövedelmi helyzete.
53. Az ügyfelek pénzügyi-gazdasági helyzetére tekintettel az eljáró versenytanács álláspontja szerint káros konglomerátum hatással az összefonódás következtében nem kell számolni.

#### *Összegzés*

54. Az előző 41-53. pontokban kifejtettek tekintettel az eljáró versenytanács az összefonódást – egyezően a Tpv. 72. §-a (1) bekezdésének c) pontja szerinti vizsgálói indítvánnyal – a Tpv. 77. §-a (1) bekezdésének a) pontja alapján engedélyezi.

**VI.**  
**Eljárási kérdések**

55. A Gazdasági Versenyhivatal hatásköre a Tpv. 45. §-án, illetékessége a Tpv. 46. §-án alapul. E rendelkezések értelmében a Gazdasági Versenyhivatal kizárólagos hatáskörrel rendelkezik minden olyan versenyfelügyeleti ügyben, amely nem tartozik a bíróság hatáskörébe (Tpv. 86. §), illetékessége pedig az ország egész területére kiterjed.
56. Az eljáró versenytanács határozatát – a Tpv. 73. § (2) bekezdésének alkalmazásával – tárgyalás tartása nélkül hozta meg.
57. Az eljáró versenytanács a jelen eljárásban – a 2013. július 31-ig hatályos Közleményben foglalt piaci részesedési küszöböktől eltérve, összhangban a Közlemény 2013. augusztus 1-jétől alkalmazandó 15. iv. pontjában foglaltakkal – alkalmazhatónak látta a Tpv. 63. § (3) bekezdésének ac) pontját, amely szerint az eljárást befejező döntést a hiánytalan kérelem, illetve a hiánypótlás beérkezését követő naptól számított negyvenöt napon belül kell meghozni, amennyiben az engedély a 30. § (2) bekezdése alapján nyilvánvalóan nem tagadható meg. A Közleménytől való eltérés okán, továbbá az engedélykérés időpontjával, az összefonódás elhatározottságával kapcsolatos kérdések tisztázásának szükségessége miatt ugyanakkor az eljáró versenytanács a Ket. 72. § (4) bekezdésének a) pontja szerinti egyszerűsített döntés alkalmazására nem látott lehetőséget (ld. a Gazdasági Versenyhivatal elnökének és a Versenytanács elnökének 2/2013. számú közleménye 12. c) és h) pontját).
58. A kérelmező a Tpv. 62. § (1) bekezdés b) pontja szerinti igazgatási szolgáltatási díjat határidőben lerőta.
59. Kérelmező a vizsgáló által a Tpv. 68. §-ának (4) bekezdése szerint elrendelt hiánypótlást 2013. május 23-án teljesítette, így az ügyintézési határidő kezdőnapja – figyelemmel a Tpv. 63. §-ának (3) bekezdésére – 2013. május 24. Ennek megfelelően – figyelemmel a Ket. 33. §-a (3) bekezdésének c) pontjára, melynek értelmében a tényállás tisztázásához szükséges adatok közlésére irányuló felhívástól az annak teljesítéséig terjedő idő (a jelen eljárásban összességében 15 nap) az ügyintézési határidőbe nem számít be – a Tpv. 63. § (3) bekezdésének ac) pontja szerinti ügyintézési határidő 2013. július 22.
60. Az ügyfeleket megillető jogorvoslati jog a Tpv. 83. § (1) bekezdésén alapul.

Budapest, 2013. július 11.

Váczai Nóra s.k.  
előadó versenytanács tag

dr. Berki Ádám s.k.  
versenytanács tag

Dr. Tóth András s.k.  
a Versenytanács elnöke  
versenytanács tagként eljárva