

Bőséges zsákmány – Mekkora kárt okoznak a kartellek a magyar gazdaságban?

Bevezető

„Barátaink a versenytársaink. Ellenségeink a vevőink.”

E szavakkal hívta szövetségbe az 1992-től három éven keresztül működő nemzetközi lizin (egy a cukorbetegek számára létfontosságú vegyület) kartell vezetője társait a fogyasztók ellen. A mondat tömören foglalja össze, miért is tekinthetők a kartellek a fogyasztók legádázabb ellenségeinek, és felderítésük miért egyik legfőbb feladata minden versenyhatóságnak. A kartellező cégek azáltal, hogy felosztják a piacokat vagy megállapodnak az árakban és más értékesítési feltételekben, kiküszöbölik, illetve erősen korlátozzák az egymás közötti versenyt, így képesek egy monopóliumhoz hasonló módon működni, és magasabb árakat diktálni.

A kartellek működése által a fogyasztót közvetlenül és közvetve sokféle kár éri. E károk pontos számszerűsítése az egyes konkrét esetekben nagyon nehéz. Nemzetközi tapasztalatokból kiindulva azonban sok száz kartell magatartása alapján képet lehet alkotni arról, hogy vajon mekkora kárt okoztak és okoznak a kartellek együttesen Magyarországon. A külföldi és magyar példában megfigyelt kartell felárak segítségével szemléltethető, hogy nagyságrendileg mennyivel is nőttek a fogyasztók többletkiadásai a kartellek következtében. E cikk néhány ilyen hüvelykujj-szabály segítségével illusztrálja azokat a károkat, melyeket a 2002 és 2006 között a GVH által felderített kartellek okoztak a fogyasztóknak.

A kartellek által okozott társadalmi károk ennél valójában jóval nagyobbak. A magasabb ár miatt a piacon kevesebb termék kel el, mint versenykörülmények között, a piacon megszűnő versenynyomás pedig érdektelenné teszi a vállalatokat a termékválaszték bővítésében, és a minőség javításában. Mindazonáltal az utóbbi tényezők számszerűsítésének nehézsége miatt itt a kartellek számos káros hatása közül csak az árfelhajtó hatást érzékeltetjük.

Egyesült Királyság – Kartell a futball-emléktárgyak piacán

Az OFT, az Egyesült Királyság versenyhatósága számos vállalkozás közötti versenykorlátozó megállapodásra derített fényt a futball emléktárgyak piacán. A kartellező vállalkozások (köztük az Umbro és a Manchester United) megegyeztek, hogy bizonyos minimális áraknál olcsóbban nem adják termékeiket. Az OFT 2003 augusztusában a megállapodást törvénysértőnek nyilvánította és több mint 18 millió font bírságot rótt ki a jogsértő cégekre. Ezt követően az árak 30 százalékot meghaladó mértékben csökkentek, a futball-rajongók nagy örömére.

Svédország – Aszfaltkartell

A Konkurensverket, a svéd versenyhivatal az aszfaltgyártás piacát vizsgálva több útépitéssel kapcsolatos közbeszerzésre kiterjedő összejátszást tárt fel az aszfaltgyártó cégek között. Az ügy érdekessége, hogy a pályázatokat kiíró svéd közúti hivatal (Vägverket) egyik leányvállalata is részt vett a saját anyavállalata ellen elkövetett összeesküvésben. A svéd versenyhivatal beavatkozásának hatására a közbeszerzési árak szinte azonnal, közel 20 százalékkal estek.

Mennyivel emelik az árakat a kartellek? – Elméleti háttér

A kérdés megválaszolásához alapjában véve mindössze két információra van szükségünk: a kartell árra, és a versenyárra. Ezeket összehasonlítva meghatározható a verseny korlátozására visszavezethető áremelés nagysága, azaz a kartell felár. A kartellek által okozott kár meghatározásának legnagyobb problémája azonban éppen abban rejlik, hogy míg a kartell működése során fennálló magas ár nagyon is jól érzékelhető, a versenyárra nézve általában nincs információ. A fő kérdés itt tehát így hangzik: ha lett volna verseny, vajon hogyan alakult volna az ár? Az ismeretlen versenyárat a gyakorlatban többféle módon közelítik meg, mindegyiknek megvan a maga előnye és hátránya.

Egy ilyen módszer lehet a kartell fennállása alatti átlagár összehasonlítása azzal az átlagos versenyárral, amely a kartell létrejötte előtt vagy megszűnése után volt tapasztalható a piacon. Egy másik eljárás szerint a kutató olyan, a kartell által dominált piachoz hasonló piacokról gyűjt adatokat, melyeken feltételezhetően érdemi verseny folyik. Ilyen hasonló piacok lehetnek lokális kartellek esetén például más földrajzi egységek piacai. Egy harmadik megoldás az ár alapjául szolgáló költségek és az érintett piacon működő vállalatok által alkalmazott árretek vizsgálata. Végül pedig, újabban az egyre részletesebb rendelkezésre álló adatok segítségével ökonometriai modellezéssel is megkísérelhető a kartellek által okozott felár becslése.

Kartell felár a szakirodalomban

A kartellekkel foglalkozó szakirodalomban a kartellek által okozott kárt legalább az értékesítési ár **10 százalékára** teszik. Mind az amerikai és a brit versenyhatóságok e 10 százalékos szabály alapján közelítik a kartellek által általában okozott áremelést, ugyanakkor elismerik, hogy ez nagyon konzervatív becslésnek tekinthető. Az üzleti életben megfigyelt kartellek ennél jellemzően jóval magasabbra emelték az árakat.

	Kutatás	Kartellek száma	Átlagos felár (%)	Tipikus felár (%)
1	Posner (2001) Levenstein és	12	49	38
2	Suslow (2002)	22	43	25
3	Werden (2003)	13	21	18
4	Griffin (1989) *	54	46	44
5	OECD (2003) **	38	16	13
6	Connor (2005)	674	49	25

* A felár 38 nem államilag működtetett kartellre vonatkozik

** A felár 12 kartell esetében volt információ

Connor (2005) alapján

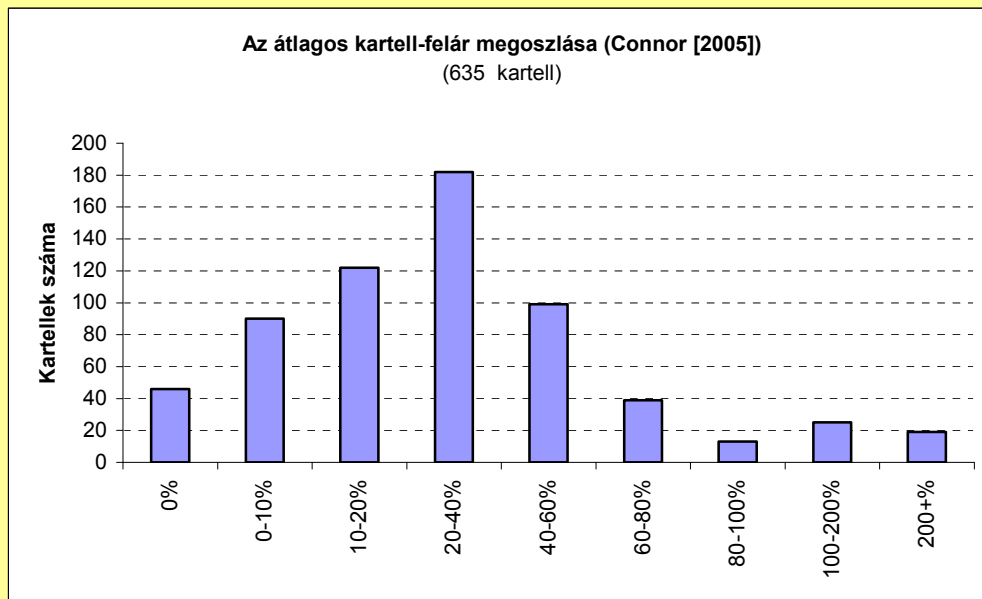
Valerie Suslow és Margaret Levenstein 2002-es tanulmányukban több, az első világháborút követően működő kartellt vizsgált, az e kartellek fennállásának idejét, stabilitását és jövedelmezőségét befolyásoló tényezőkre koncentrálnak. Az általuk említett esetekben alkalmazott átlagos felár 43 százalék, a tipikus felár pedig 25 százalék. Ezek messze meghaladják a brit és amerikai versenyhatóságok által feltételezett 10 százalékos felárat.

Az OECD a kartellek elleni küzdelemről szóló, 2003-ban kiadott jelentésében 38 nemzetközi kartell esetet sorol fel, feltüntetve a jogsértés által érintett termékforgalmat, a bírság nagyságát, és egyes esetekben az ismertté vált vagy becsült felárakat is. A kartellek áremelésének mértékére tizenkét esetben volt információ. Ezek alapján az átlagos felár 16 százalék, míg a tipikusnak mondható felár (a medián) 13 százalék.

Gregory Werden, az Egyesült Államok Igazságügyi Minisztériumának (DoJ) közgazdasági szakértője 2003-ban megjelent tanulmányában tizenhárom olyan kartell esetet idéz, ahol volt információ a kartell felárára nézve. Ezek a kartellek olyan piacokat érintettek, mint az autópálya- és csatornaépítés, az iskolatej, a fagyasztott hal és különböző vegyipari termékek piaca. Ezekben az ügyekben a kartellek átlagosan 21 százalékos felárat alkalmaztak, míg a tipikus felár 18 százalék volt.

A kartellek által kikényszerített felárakkal kapcsolatos talán **legátfogóbb tanulmány** John M. Connor, a Purdue Egyetem professzorának nevéhez fűződik. A szerző 1770-ig visszamenőleg minden korábban megjelent, fellelhető angol nyelvű szakirodalmi forrást, több száz könyvet és folyóiratot, amerikai és más országok bíróságainak és versenyhatóságainak döntéseit tekintette át, bizonyítékokat keresve arra, hogy a kartellek átlagosan milyen mértékben emelték az árakat. Összesen 674, a vizsgált több mint kétszáz év során működő kartellel kapcsolatban talált az átlagos kartell felárára vonatkozó információt. Úgy találta, hogy a tipikusnak mondható kartell felár a feltételezett versenyárhoz képest **25 százalék**, míg az átlagos felár **49 százalék**. A vizsgált több mint 600 kartell közel harmada a verseny mellett tapasztalható árnál átlagosan 20-40 százalékkal magasabb áron adta termékét. A kartellek összesen csupán mintegy ötöde emelte az árat 10 százaléknál alacsonyabb mértékben a versenyár fölé, míg majdnem ugyanekkora hányaduk 60 százaléknál is magasabb felárat

alkalmazott.



A kartell felárakkal kapcsolatos tanulmányok

Connor, John M. (2005): Price-Fixing Overcharges: Legal and Economic Evidence, Purdue University Staff Paper No. 04-17

Griffin, James M. (1989): Previous Cartel Experience: Any Lessons for OPEC?, in Lawrence R. Klein & J. Marquez, Economics in Theory and Practice: An Eclectic Approach, Kluwer Academic

Levenstein, Margaret & Valerie Suslow (2002): What Determines Cartel Success? Working Paper 02-001 University of Michigan Business School (January 2002).

OECD (2003): Hard Core Cartels – Recent Progress and Challenges Ahead, Organisation for Economic Co-Operation and Development

Posner, Richard A. (2001): Antitrust Law: (Second Edition). Chicago: University of Chicago Press

Werden, Gregory J. (2003): The Effect of Antitrust Policy on Consumer Welfare: What Crandall and Winston Overlook, EAG 03-2. Washington, DC: Economic Analysis Group, Antitrust Division, U.S. Department of Justice (January 2003).

A Magyarországon felderített kartellek által okozott károk

A nemzetközi példák alapján elmondható, hogy a kartellek 10 százalékkal szinte biztosan emelik az árakat, sőt 49 százalékos áremelő hatással is reálisan számolhatunk - több kutatás ilyen magas átlagos áremelő hatást valószínűsít (*Kartell felár számítások a szakirodalomban* c. keretes írás). Ezekből a tapasztalatokból kiindulva nagyjából megállapíthatók azok a károk, melyeket a GVH által felderített kartellek okoztak a magyar gazdaságban. Azért is becsülhetjük ily módon a károkat, mert a magyarországi kartellek az érintett szektorok, termékek alapján is hasonlóak a külföldi példákhoz. Ráadásul Magyarországon is volt több olyan kartell, ahol a versenytársak egymás közti kommunikációja fényt vetett a kartellár és az önköltség illetve a piaci ár eltérésére – és ezek a felárak összhangban vannak a nemzetközi tapasztalatokkal. Az autópálya kartellben becsült legalább 28 százalékos, valamint a Paksi Atomerőmű bérszámfejtési rendszerének bevezetésére pályázó cégek közötti megállapodás során tapasztalt legalább 46 százalékos áremelés ismeretében úgy tűnik, nem elrugaszkodott a GVH által felderített legnagyobb kartellek által okozott kárt a szakirodalom alapján kialakított hüvelykujj-szabály alapján

szemléltetni. E magyar példákban a kartellek áremelésének mértéke a szakirodalomban említett 10-49 százalékos kartell felár felső határához áll közelebb. A kartell felár és a releváns forgalom ismeretében kiszámítható az a hozzávetőleges kár, melyet működésükkel e kartellek okoztak a fogyasztóknak.

A jelentősebb leleplezett kartellek Magyarországon (2002-2006)

Ügynév	Érintett forgalom (millió Ft, 2006. október)	Tender	A kartell működésének ideje*
Paksi Atomerőmű gazdasági rendszerének			
1 fejlesztése (Vj 97/2006)	420	Igen	2004.04.17
2 Tojáskartell (Vj 199/2005)	12 039	Nem	2002-2005
3 Gépjárműjavítók és biztosítók (Vj 51/2005)	177 103	Nem	2000-2005
Synergon, HP Mo. KFKI, Montana - informatikai			
4 kartell (Vj 40/2005)	1 416	Igen	2003 vége
Bérszámfejtő rendszer – informatikai kartell (Vj			
5 21/2005)	311	Igen	2004. 06 03. 2004.02.03-
6 Egyetemek informatikai rendszere (Vj 162/2004)	15 872	Igen	2004.04.28
AREVA és társai - kapcsoló berendezések (Vj			
7 102/2004)	9 408	Nem	1991-2004
Kemira-Tessenderlo – takarmányfoszfát (Vj			
8 101/2004)	46 369	Nem	1991-2003
9 Grafikusok (Vj 98/2004)	1 150	Nem	1997-2005.07
10 Társasház felújítás (Vj 74/2004)	354	Igen	2002.02.08
11 Vidéki utépítők (Vj 56/2004)	29 136	Igen	2001-2002
12 Fővárosi utépítők (Vj 25/2004)	14 967	Igen	2001
13 Kaposvári Egyetem épülete (Vj 154/2003)	3 799	Igen	2002.04.19 2000.08.28-
14 Vadhús áregyeztetés (Vj 132/2003)	974	Nem	2003.04.08 2001.06.05-
15 Vadászat (Vj 89/2003)	3 221	Nem	2004.02.28
16 Nyugdíjbiztosító épülete (Vj 28/2003)	5 826	Igen	2002
17 Autópályaépítés kartellben (Vj 27/2003)	157 738	Igen	2002
18 Bartók Béla út felújítása (Vj 138/2002)	13 362	Igen	2002.04.15 2002.06.01-
19 Budapesti taxitársaságok (Vj 114/2002)	3 356	Nem	2002.07.31 1999.03.12
20 Eredetvizsgálat (Vj 72/2002)	2 599	Nem	2003.04.14
Összesen	499 420		

*Tenderen történő kartellezésnél a feltüntetett dátum a pályázat idejét jelöli

Magyar kartell felárok – Ha lett volna árinformáció

A magyar kartellügyeket vizsgálva két esetben a vállalati dokumentumok utalhatnak a hipotetikus versenyár szintjére, amivel össze tudjuk vetni a kialakuló kartellárat.

Autópálya kartell

Az egyik ilyen ügy a GVH történetének legnagyobb bírságát eredményező **autópálya kartell**. A GVH 2003 februárjában eljárást indított a Nemzeti Autópálya Rt. által az M7 balatonszárszói, az M3 görbeházai és az M7-M70 Becsehely és Letenye közötti szakaszának megépítésére 2002 augusztusában kiírt, nyílt, előminősítéses közbeszerzési pályázaton induló vállalkozások ellen. A versenyhivatal valószínűsítette, hogy a pályázók összehangolták ajánlataikat, és felosztották egymás között az összesen mintegy 60 km-es szakasz megépítését. A GVH a vállalatoknál tartott helyszíni vizsgálat során több olyan dokumentumot is lefoglalt, mely alapján megállapítható volt a jogsértés. A Strabag Rt. egyik vezetőjétől lefoglalt feljegyzés utalt olyan „költség alapú árakra”, melyek az ügyben iránymutatásként szolgálhatnak a versenyárra nézve. A feljegyzés szerint a „költség alapú” ár 90 milliárd forint lett volna, amihez tökéletes verseny esetén elvileg a piaci ár is tartana. Ha az önköltségekre az építőipari vállalatok 2002-es átlagos haszonkulcsának (5,2 százalék) megfelelő profitot is rászámítunk, és ezt versenyárnak tekintjük, elmondható, hogy az útszakaszok megépítése verseny mellett kb. 94-95 milliárd forintból megvalósítható lett volna. Még ha nagyvonalúan e haszonkulcs kétszereséből indulunk is ki, a projekt 100 milliárd forintból kivitelezhető lett volna. A kartell ennél **28 százalékkal** magasabb nettó áron, 128 milliárd forintért vállalta a feladatot. Az útépítők e tiltott szövetsége ezzel tehát legalább 28 milliárd forinttal károsította meg közvetlenül a fogyasztókat. Ez az összeg nagyobb, mint Pécs éves költségvetése.

Paksi Atomerőmű bérszámfejtési rendszere – 46 százalékos áremelés

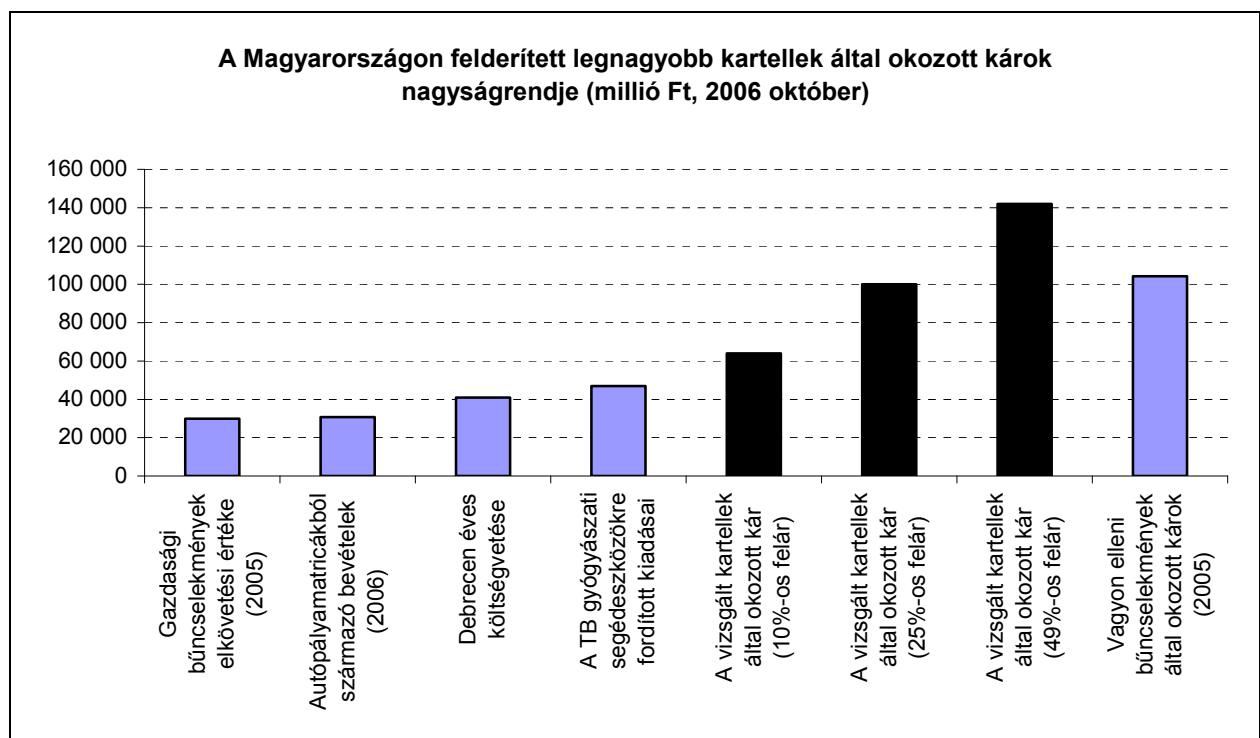
Két informatikai vállalkozás, az SAP és Synergon versenykorlátozó megállapodásában szintén volt utalás a versenyárra. A Paksi Atomerőmű Rt. 2004 áprilisában írt ki pályázatot a bérszámfejtési rendszerével kapcsolatos informatikai fejlesztésekre. A GVH vizsgálata megállapította, hogy a két vállalkozás a tender időszakában tárgyalást folytatott egymással, kölcsönösen megállapodott a tender kapcsán egymás szerepéről, és összehangolták ajánlataikat. Ilyen körülmények között a tenderen győztes SAP 365 millió forintért nyerte el a szolgáltatás nyújtásának jogát. A versenyhivatal hozzájutott az egyik érintett vállalkozás egy munkatársának üzenetéhez, mely így szólt:

„A projekt normál áron 200-250 millióból is megcsinálható. A szerződéses ár 360 millió körül van, ami elég jelentős extraprofit [...]”

Bár a „normál ár” ebben az esetben nem feltétlenül azonos a közgazdasági értelemben vett versenyárral, az üzenet mégis jól mutatja a kartell áremelésének nagyságrendjét. Még ha a „normál ár” felső határát, a 250 millió forintot tekintjük is versenyárnak, a kartell-ár ezt is 46 százalékkal, 115 millió forinttal haladta meg. A fogyasztókat ért kár nagyságrendjét szemlélteti, hogy ez az összeg elegendő lett volna tizenöt-húsz faluban a teljes körű internet hozzáférést lehetővé tevő WiFi átjátszó torony kiépítésére, vagy akár hét-nyolcszáz új számítógép beszerzésére is, amiből jó néhány iskola számítógép-parkját ki lehetett volna alakítani.

Azokban az ügyekben, ahol a rendelkezésre álló információk alapján közelebbi becslés adható a felárra nézve, a kár számításához ezt vettük alapul (lásd: *Magyar kartell felárok –*

Ha lett volna árinformáció). A GVH által 2002-t követően felderített hús legnagyobb kartell a legóvatosabb becslés szerint is – 10 százalékos felárral számítva – reálértékben mintegy **64 milliárd** forinttal rövidítette meg a fogyasztókat. Abban az esetben, ha a Connor által megfigyelt magasabb – 49 százalékos – átlag felárat tekintjük mérvadónak, az okozott kár reálértéke meghaladja a **142 milliárd** forintot. A középutas 25 százalékos felárral számolt kár **100 milliárd** forint. Ha ez utóbbit a magyar lakosság egészére vetítjük, elmondható, hogy az elmúlt öt évben felderített kartellek minden magyar állampolgárt fejenként mintegy **10 ezer** forinttal károsítottak meg. Az évek során a kár még a legalacsonyabb felárral számítva is több mint kétszer akkora, mint a 2005-ben Magyarországon ismerté vált gazdasági bűncselekmények elkövetési értéke összesen. A vizsgált öt év során felderített legnagyobb kartellek által okozott károk nagyságrendjét mutatja, hogy még abban az esetben is, ha csak a legalacsonyabb felárral számított 64 milliárdos kárt fogadjuk el, ennyi pénzből közel 40 évig lehetne működtetni a versenyhivatalt a mai költségvetése mellett.



Az itt felsorolt ügyeken belül az építőipari közbeszerzések súlyát mutatja, hogy hét út- és épületépítéssel kapcsolatos tenderen történő összejárás adja a vizsgált kartellek által érintett forgalom majdnem felét. A közbeszerzési tendereken létrehozott kartelleket az uniós és a magyar versenyjog különösen súlyos jogsértésnek minősíti, hiszen itt – közpénzekről lévén szó – a kartellek az összes adófizetőt megkárosítják.

Autópályák negyven százalékkal olcsóbban?

Az M7-es autópálya Balatonkeresztúr és Nagykanizsa közötti szakaszának megépítésére kiírt közbeszerzési eljárás jól illusztrálja a verseny fontosságát. A korábbi autópálya építési pályázati rendszer megváltoztatása soha nem látott versenyt, és ez által alacsonyabb árat eredményezett.

A 2000-es évek elején mindig ugyanazon, monopolhelyzetben lévő állami konzorcium kapott megbízást autópálya építésre, gyakorlatilag nem volt verseny az autópálya építés piacán. 2002 után ugyan megindult az autópálya építésre képes cégek versenyeztetése, de a

tendereken résztvevő cégek sokszor kartell-megállapodásokkal küszöbölték ki a versenyt, és ahelyett hogy egymásnál kedvezőbb feltételeket kínáltak volna, inkább felosztották egymás között a feladatokat és emelték áraikat. A GVH több esetben is eljárást indított, csak 2004-ben öt, az építőipari közbeszerzéssel kapcsolatos kartellügyben hozott döntést a Versenytanács.

Az M7-es autópálya utolsó szakaszának megépítésére kiírt pályázatában a tendert kiíró Nemzeti Autópálya Zrt. jelentősen változtatott a pályázat feltételein a korábbi gyakorlathoz képest. A részvételt korlátozó előírások eltörlése illetve megváltoztatása növelte a tenderen ringbe szállók számát. Az így élesedő verseny hatására a kivitelezési ár a 2000 óta kiírt tendereken tapasztalt árhoz képest lefelé mozdult: a győztes pályázó minden várakozást és korábbi árat „alulmúlva”, 43,8 milliárd forintért vállalta az útszakasz megépítését. A médiában a gazdasági miniszter ezzel kapcsolatban a korábbi autópálya építések árához képest 40 százalékos árcsökkenésről számolt be. Az erősebb verseny és a műszaki feltételek könnyítése által külön-külön gyakorolt hatást nem ismerve elmondható, hogy a magyar állam e két tényezővel összességében mintegy **30 milliárd** forintot spórolt meg az M7-es autópálya utolsó szakaszának megépítésén. Ez az összeg körülbelül akkora, mint amennyi bevétel az autópályadíjakból egy év alatt befolyik a költségvetésbe. Az M7-es Balatonkeresztúr-Nagykanizsa szakaszát nem számítva a 2000 óta épített autópályák mai áron összesen mintegy ezermilliárd forintba kerültek. Ha ehhez képest minden építkezés valóban 40 százalékkal olcsóbban is megvalósulhatott volna, az 400 milliárd forint megtakarítást jelenthetett volna az államnak.

Ha az autópálya kartell esetében becsült 28 százalékos árkülönbséget (*Magyar kartell felárak c. keretes írás*) vetítjük ki a 2000 óta épült autópályákra, elmondható, hogy ezeken az építkezéseken az állam verseny mellett közel **220 milliárd** forintot spórolhatott volna meg. Ebből az összegből az M7-es utolsó szakaszának kilométerárát alapul véve akár további 180 km autópálya is épülhetett volna. Vagy, ha ezt az összeget kerékpárutak kiépítésére fordítanánk, mintegy 11 ezer kilométer kerékpárút épülhetne. Ez a jelenleginél közel hatszor kiterjedtebb hálózatot eredményezne Magyarországon.

A GVH által felderített kartellek valószínűleg csupán a jéghegy csúcsát képezik, a brit versenyhatóság becslése szerint például a kartelleknek évente csupán körülbelül 15 százalékára derül fény. Ezt a felderítési arányt és a legnagyobb hazai kartellek ismert működési idejét alapul véve az **összes működő kartell** által okozott társadalmi kár az itt vizsgált kartellek által okozott 64 - 142 milliárdos kárnak többszörösére is rúghat, és elérheti a **160 – 356 milliárd** forintot. Ez a magyar GDP 0,7 – 1,6 százalékának felel meg.

Összefoglalás

E példák és egyszerű számítások célja a kartellek által okozott társadalmi károk nagyságrendjének érzékeltetése. A GVH által 2002 és 2006 között felderített legnagyobb kartellek még a legóvatosabb becslés szerint is több mint 64 milliárd forinttal károsították meg a fogyasztókat. Ez az összeg tulajdonképpen a kárra vonatkozó alsó határként értelmezhető, mert számításához mindössze 10 százalékos áremelésből indultunk ki, míg több száz kartell árazási gyakorlata alapján az átlagos áremelés mértéke ezt messze meghaladja. E becslés továbbá csupán a fogyasztókat a drágulás miatt ért károkat veszi figyelembe, a kartellek számos egyéb káros hatását figyelmen kívül hagyja. Legyen szó tojásról, autósiskolai óráról, grafikai szolgáltatásról vagy éppen autópálya építésről, egyszerű

bolti vásárlásról, vagy közbeszerzési eljárásról, a kartellek jelen vannak, és az általuk okozott társadalmi kár hatalmas. A versenytársak közötti összejátszás a legsúlyosabb versenyjogi sérelemnek minősül, ezek hatékony felderítése és megfelelő büntetése közérdek.

A gépjárműjavítók esete a biztosítókkal

Egyetlen vállalatra mért legnagyobb bírságát 2006 végén szabta ki a GVH: az Allianz Hungáriát 5,3 milliárd Ft-ra büntette. Az ügyben összesen kirótt 6,8 milliárd forintos bírság alig marad el az autópálya kartellben kiszabott 7 milliárdos rekordtól. Az ügyben számos kifogásolt magatartás valósult meg egyszerre, melyek önmagukban is versenykorlátozó hatásúak.

Két nagy biztosítótársaság, az Allianz Hungária és a Generali-Providencia 2003 és 2005 között „ajánlott árakban” – valójában emelt óradíjakban – állapodott meg a hat-hétszáz autókereskedőt magába tömörítő Gépjármű Márkakereskedők Országos Szövetségével (GÉMOSZ). A versenytanács megállapította, hogy a GÉMOSZ – bár társadalmi szervezet – kartellként működött, lehetővé tette tagjai számára az árverseny korlátozását, és a magasabb, egységes árak érvényesítését. Az összehangolt magatartás révén a gépjárműjavítóknak 2003 és 2005 között évente az inflációt meghaladó, 10 százalék feletti áremelést sikerült véghezvinniük, de tárgyalások folytak háromszor ekkora mértékű óradíjemelésről is.

Az emelt óradíjakat a biztosító társaságok annak fejében voltak hajlandóak elfogadni, hogy a gépjárműjavítók ezt számukra új biztosítási szerződések megkötésével ellentételezik, és összehangolták a gépjárműjavítóknak fizetett óradíj szintjét a javítók biztosítás-értékesítésben elért teljesítményével. A piacon lévő többi biztosító szintén a mesterségesen magas javítási árakat volt kénytelen fizetni a gépjárműjavítóknak, míg számukra a gépjárműre szóló biztosítás értékesítésének e csatornája zárva maradt. A két biztosító nem egymással kartellezett, hanem a gépjárműjavítók árkartelljére rábólintva próbálta meg korlátozni a versenyt a gépjármű biztosítások piacán.

A GVH a versenykorlátozó megállapodásokban részt vevő biztosítókra, márkakereskedőkre és a közvetítő – a biztosítási piac működtetésében kulcsszerepet játszó – biztosítási alkuszokra rótt ki bírságot.