



GAZDASÁGI
VERSENYHIVATAL
VERSENYTANÁCS

✉ 1054 Budapest, Alkotmány u. 5.

☎ 472-8864 ☎ Fax: 472-8860

Vj-42/2004/24

A Gazdasági Versenyhivatal eljáró versenytanácsa a **Vegyépszer Rt.** és **Hídtechnika Hídépítő, Karbantartó és Szigetelő Kft.**-vel szemben hivatalból, közös irányításszerzés tárgyában indult versenyfelügyeleti eljárásban, melyben további ügyfélként részt vett a **Ganz Acélszerkezet Rt.** (Budapest), meghozta az alábbi

határozatot

A Versenytanács az összefonódást engedélyezi.

„Kérelmezők kötelesek a határozat kézhezvételétől számított 30 napon belül 10.000 000 (azaz tízmillió) Ft. eljárási díjat a Gazdasági Versenyhivatal 10032000-01037571 számlájára befizetni.”

A Versenytanács kérelmezőkre a kérelem benyújtásának elmulasztása miatt 4.600 000 (azaz négymillióhatszázézer) Ft bírságot szab ki, melyet kötelesek a határozat kézhezvételétől számított 30 napon belül a Gazdasági Versenyhivatal 10032000-01037557 számlájára befizetni.

A határozat felülvizsgálatát annak kézhezvételétől számított 30 napon belül a Fővárosi Bírósághoz címzett, de a Gazdasági Versenyhivatalnál benyújtandó keresettel lehet kérni.

I.

Az összefonódás

1. A GVH 2004. március 22-én indított versenyfelügyeleti eljárást, mivel tudomására jutott, hogy a Vegyépszer Rt. és a Hídtechnika Kft. korábbi időpontban közösen irányítást szereztek a Ganz Acélszerkezet Rt. felett. A 2003. november 11-én aláírt Részvény Adásvételi Szerződés értelmében a Ganz Acélszerkezet Rt. névre szóló, a Ganz Steelstar Kft. tulajdonát képező névre szóló részvényeket a Vegyépszer Rt. és a Hídtechnika Kft. egymás között egyenlő, 50-50 %-os arányban szereztek meg.
2. Az eljárásindító határozat az összefonódások engedélyezéséhez szokásosan megkívánt adatok benyújtására hívta fel az irányítást szerző vállalkozásokat. A „kérelmezők” a kért adatokat április 5-én és április 28-án nyújtották be.

II.

Az összefonódással érintett vállalkozások

3. A **Vegyépszer Rt.** nagy múltú vegyipari cég, mely 2000-ben alakította ki új profilként út- és hídépítési tevékenységét, amikor a Magyar Autópályaépítő Konzorcium (a Betonépítővel) és a Magyar Hídépítő Konzorcium (a Ganz Acélszerkezettel közösen) keretében elnyerte az M3 autópálya Füzesabony-Polgár szakaszának és a kapcsolódó Tisza-híd kivitelezési munkáit. Az új üzletág belépése rendkívül sikeresnek bizonyult, újabb állami megrendelések következtek (M9 autópálya, Duna-híd, M7 rekonstrukció). A megrendelések kielégítésére 2000 őszén hozta létre a vasbetonhidak létesítésével, az acélhidak építésével járó munkálatok elvégzésével, az ezek állításához szükséges vasbetonelemek kialakításával foglalkozó 200-250 fős **Mahíd 2000 Rt.-t.** Az autópályaépítések során a Ganz Acélszerkezettel a Magyar Hídépítő Konzorcium keretében valósította meg az oszlári és a szekszárdi Duna-hidat. A Hídépítő Rt. versenytársa különböző nagy méretű építőipari megrendelések elnyerésében.

4. A **Hídtechnika Kft.** a híd- és mélyépítési létesítményeknél alkalmazott szigetelések (szórt műanyag fólia, kent szigetelési rendszerek, bitumenes lemezszigetelések), vasbeton felületek korrózióvédelme terén tevékenykedik, vállalja hídpillérek, alaptestek, támfalak komplett javítását, felújítását. Részt vett az M0-s autópályán, az M1-es autópályán Győr elkerülő szakasz hídjai, a ráckevei Árpád híd, a budapesti Margit híd rekonstrukciójában, különböző autópályák műtrágyáinak szigetelésében és burkolatkészítésében.
5. A **Hídépítő Rt.** a világ egyik vezető építőipari cégének, a francia Vinci S.A.-nak tulajdonában lévő építőipari nagyvállalat, széleskörű magas- és mélyépítő tevékenységgel.
6. A Hídtechnika Kft. a Hídépítő Rt. honlapján a Hídépítő csoport vállalkozásaként szerepel. A Hídépítő közvetlen tulajdoni részesedése a jegyzett tőkéből 23,53%, továbbá a legjelentősebb tulajdonos 26,47%-kal az ERBA-LUX 2001 Kft. (melynek tagja A. E., a Hídépítő vezérigazgatója), illetve szintén tulajdonos a Placc 2000 Kft. (ügyvezetője N. K., a Hídépítő igazgatója).
Szoros kapcsolatokat mutatja továbbá, hogy a Hídtechnika Kft. legjelentősebb fővállalkozói megrendelője a Hídépítő Rt. (1998-2001 között 21 esetben – ehhez képest három alkalommal a Magyar Aszfalt Kft., kétszer a Pannonkorr Kft., egyszer a Ring KKT., a MOTA Rt., a Keller-Plussz Kft., a Strabag Kft., az Alterra Kft. és a FKF Rt. kérte fel munkára a Hídtechnika Kft-t).
Továbbá, a Vj-27/2003-as versenyfelüyeleti eljárás során a GVH tudomására jutott Hídépítő értekezlet emlékeztetője szerint: „Az M3 EGÚT szakaszán négy híd megépítése a feladatunk. Nem vagyunk nevesített alvállalkozók, a szerződést esetleg a HBM¹ köti meg, érdekeinknek megfelelő tartalommal. Döntés szükséges. Mindenesetre mindkét szakaszon úgy kell működnünk, mintha mi lennénk a teljes felelősségű alvállalkozók (Felelős: F. L.) (Vj-27/2003/28.)”. Az emlékeztetőben foglaltaknak megfelelően 2003. április 10-én alvállalkozói szerződés jött létre a Hídtechnika Kft., mint megrendelő és a Hídépítő, mint alvállalkozó között. A szerződés tárgya az M3-as autópályán Polgár-Görbeháza közötti szakaszán építendő B1, B3, B4 aluljáró műtárgyak teljes körű megvalósítása meghatározott munkák kivételével. Ugyanezen a napon

¹ A HBM a Hídtechnika Kft.-hez hasonlóan Hídépítő érdekeltségű építőipari vállalkozás.

alvállalkozói szerződés jött létre a HBM, mint megrendelő és a Hídépítő, mint alvállalkozó között. A szerződés tárgya az M3-as autópálya Polgár-Görbeháza közötti szakaszán építendő B2 felüljáró műtárgy teljes körű megvalósítása meghatározott munkák kivételével.

Megjegyzendő végül, hogy a Hídépítő Rt. és a Hídtechnika Kft. székhelye megegyezik.

7. A közös irányítás alá került, nagy múltra visszatekintő **Ganz Acélszerkezet Rt.** széles palettáján megtalálható a hegesztett acél- és gépszerkezetek minden változata:
 - közúti és vasúti acél- hídszerkezetek minden típusa (120 év alatt többszáz híd referencia)
 - acél ipari épületszerkezetek
 - speciális egyedi gépek és vízügyi létesítmények acélszerkezetei
 - atmoszférikus tartályszerkezetek és gömbtartályok
 - vasúti sínjárművek részegységei
 - óriásdaruk, anyagmozgató berendezések
 - radar berendezések
 - acél toronyszerkezetek (pl. mobil távközlési hálózat tornya)
 - tengeri olajbányászat berendezései.

8. Tevékenységét számos más országban végzi, forgalmának jelentős részét a világpiacon bonyolítja. Megrendeléseinek 2000. utáni felfutása sem eredményezte pénzügyi helyzetének javulását, sőt, a 2003-as megrendelés visszaesés majdnem összeomlást hozott.

9. Irányítása alatt áll a korrózióvédelmet végző **Pannonkorr Kft.** és a szerelési munkát végző Ganz-BVG Kft.. A Pannonkorr Kft az acélszerkezetekhez kapcsolódóan a korrózióvédelem leghagyományosabb formáját, a „festés”-t alkalmazza. A fentebb említett gazdasági nehézségek miatt egyetlen újabb technológiát sem vezettek be, így az újabb igények kielégítésére csak alvállalkozók bevonásával tudnak jelentkezni. Erre példa a szekszárdi híd esete, ahol a Hídtechnika Kft. alvállalkozója volt a Ganz Acélszerkezeti Rt.-nek. A munka értéke 150 millió forint volt, amiből az összefonódás időpontjáig csak 50 milliót fizetett ki a Ganz Acélszerkezeti Rt..

III.

Az összefonódás előzményei

10. A Ganz Acélszerkezet Rt. részvényeinek 100%-át kizárólagosan tulajdonló Ganz STEELSTAR Kft. 2003. október/november fordulóján megkereste a Vegyépszer Rt-t, mint konzorcionális partnerét, hogy tájékoztassa arról, hogy a Ganz Acélszerkezet Rt. és az általa irányított holding jelentős társaságai fizetéseképtelenné váltak és a Ganz Acélszerkezet Rt-vel szemben a Fővárosi Bíróság - a hitelezők által beadott felszámolás iránti kérelmek alapján - a felszámolási eljárás megindítását készíti elő. A Ganz Acélszerkezet Rt. céginformációja szerint saját tőkéje 2003. év végére rendkívül jelentős mértékben 1.476.763.000,- forintról mintegy 200 millió forintra csökkent, lejárt tartozásállománya megközelítette az egymilliárd forintot. A kérelmezett összefonódás előtti pénzügyi helyzete a piaci információk szerint a vállalkozás működtetéséhez nem volt megfelelő. A résztvevők nyilatkozata szerint kb. 90 felszámolási eljárás indítási kérelem érkezett a bíróságokhoz, mintegy 1,9 milliárd forint értékben. Tekintettel a vállalkozás termelő eszközeinek elavult voltára nem valószínűsíthető, hogy a felszámolási eljárás pozitív egyenleggel zárult volna. A társaságokkal szembeni felszámolási eljárások megindításának elrendeléséig az ügyfelek szerint csak napok voltak hátra.
11. A Vegyépszer Rt. és a Ganz Acélszerkezet Rt. 2000. évtől folyamatosan együtt dolgoztak a hídépítési piacon, például a szekszárdi Duna-híd, az oszlári Tisza-híd, a Mocsárréti-híd és egyéb nagy hídlétesítmények. 2000-ben alakították meg a Magyar Hídépítő Konzorciumot, és megkötötték a Nemzeti Autópálya Részvénytársasággal, mint megrendelővel fenti kiemelkedő jelentőségű állami beruházások megvalósítására vonatkozó fővállalkozási szerződéseket. A konzorcium keretében a Ganz Acélszerkezet Rt. vállalta a Nemzeti Autópálya Részvénytársaság által megrendelt híd-acélszerkezet legyártását és szerelését, a Vegyépszer Rt. a kapcsolódó híd-betonelemek megvalósítását.
12. A Magyar Hídépítő Konzorcium tagjait a Nemzeti Autópálya Részvénytársasággal, mint megrendelővel szemben mind a mai napig korlátlan és egyetemleges felelősség

terheli. 2003. őszén a Ganz Acélszerkezet Rt. írásban jelezte a Vegyépszer Rt. felé, hogy a szerződésekben előírt jótállási, szavatossági bankgaranciák nyújtása a Ganz Acélszerkezet Rt. kialakult gazdasági helyzete miatt rendkívüli nehézségekbe ütközik. A Ganz Acélszerkezet Rt., illetve az általa irányított Ganz holding jelentős társaságainak felszámolása esetén a megrendelő Nemzeti Autópálya Részvénytársaság felé fennálló valamennyi jótállási-szavatossági kötelezettség kizárólag a Vegyépszer Rt-t terhelte volna konzorcionális egyetemleges felelőssége alapján. Mindez további rendkívüli terheket rótt volna a Vegyépszer Rt-re, egyfelől anyagi teherviselés formájában, másfelől a jótállási-, szavatossági időszak alatt a Ganz Acélszerkezet Rt. érdekkörében felmerült hibák kijavításának műszaki-technikai feltételeinek megteremtésében, különös tekintettel arra, hogy a Ganz Acélszerkezet Rt. a hídépítési piacon szinte az egyetlen olyan piaci résztvevő, amely a fent jelzett nagyságrendű acélszerkezetű hidak gyártására és szerelésére szakosodott, ilyen tevékenységi körrel sem a Vegyépszer Rt., sem cégcsoportjának tagjai nem rendelkeznek.

13. E körülményekre tekintettel döntött a Vegyépszer Rt. a felvásárlás mellett. A volt tulajdonos Ganz STEELSTAR Kft-vel megkötött szerződésben vállaltak alapján, a közös irányítás alá került vállalkozás létezése biztosítottá válik a kérelmezők által biztosított tőkeinvestíció révén. A tranzakció lényegében a felszámolási eljárástól ment meg a Ganz Acélszerkezet Kft-t oly módon, hogy nem csupán egy tovább működő, de folyamatosan veszteséget termelő társaság, hanem egy a hazai és nemzetközi piacokon is tekintéllyel megjelenő, produktív, nyereséges, és számos munkahelyet biztosító társasággá válják.
14. A tranzakcióba a Vegyépszer Rt. bevonta a Hídtechnika Kft-t, mivel tudomása volt arról, hogy a Hídtechnika Kft. többször dolgozott együtt a Ganz Acélszerkezet Rt-vel és a Hídtechnika Kft-nek mintegy 100 millió forint összegű lejárt követelése miatt a felszámolási eljárás megindítását kérte.

IV.

Az érintett piacok

15. A résztvevő vállalkozások tevékenységi körének áttekintése alapján valószínűsíthetően a hídépítés illetve a felületvédelem az a két releváns termékpiac, amely különös figyelmet érdemel.

Hídépítés

16. A hidak, mint építészeti alkotások több szempontból is osztályozhatók. A jelen versenyfelügyeleti eljárás szempontjából kétféle megkülönböztetés releváns: a hidak anyaga és a híd elhelyezkedése. A hidak anyag szerinti két nagy csoportja a betonból és a vasszerkezetből készülő hidak (figyelmen kívül hagyva a klasszikus fa és kő anyagú hidakat). A hidak elhelyezkedése szempontjából az utak, a vasúti pályák egyéb szárazföldi létesítmények feletti átvezetésre, valamint a folyó illetve álló és egyéb vizek feletti átvezetésre szolgáló hidak jelentősen eltérő szakmai követelményeket jelentenek elsősorban az elkészítésük tekintetében.
17. Az acélhidak és a vasbetonhidak több területen egymás helyettesítői – és még ha egy közbeszerzési eljárás dokumentációjában esetleg már csak az egyik megoldás szerepel is, a dokumentáció kidolgozásának fázisában megvalósult a másik lehetőséggel történő verseny.
18. Az, hogy egy adott helyre acél vagy betonhíd kerül, már a tervezés előtt eldől. Ennek több szempontja van, de elsősorban a műszaki lehetőségek és paraméterek határozzák meg az anyagot. Például az általánosan használt hídépítési technológiával nagy fesztávú hidat nem lehet betonból építeni, vagy a híd elhelyezkedési területén a talajviszonyok, a környezetvédelmi előírások, stb. nem engedik számos betoncölöp beépítését, stb.
19. Az acélhíd drágább, de gyorsabban elkészül (és különösen gyors a Ganz Acélszerkezet által a párkányi híd építése során kidolgozott, a Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara Innovációs Díját és a Magyar Acélszerkezet Gyártók-Építők Szövetsége által az Év Acélszerkezete díjat is elnyert technológia). A vasbetonhíd fő előnye a vasbetonelemek könnyű szállíthatósága és olcsósága. Regionális politikai szempontok is egyik vagy másik híd típus mellett szólhatnak.

20. A direkt összehasonlíthatóságot jelzi például a Hídépítő 2002 áprilisában az M7-es Zamárdi és Balatonszárszó közötti köröshegyi viaduktjára (felkérés nélkül) beadott ajánlata. Ebben a cég jelezte, hogy acélszerkezetű hidat 38 milliárd Ft-ért, vasbeton szerkezetű hidat 32,75, illetve 33,75 milliárd Ft-ért építene.
21. Az egyik legjelentősebb megrendelő, a *Nemzeti Autópálya Rt.* tájékoztatása szerint a vasbeton (feszített beton) és az acélszerkezetű hidak inkább kiegészítői, mint helyettesítői egymásnak. Nyílástartományai részben átfedik egymást, itt elvben bármelyik anyag alkalmazható, míg ezen kívül többnyire csak egyikük használatos. Feszített beton közúti híd Magyarországon 120 m támaszköz felett nem épült. Vasbeton pályalemezzel kombinált acélszerkezet (ún. öszvértartó) 60-120 m támaszköz tartományban szokásos. Ennél kisebb támaszközre acélszerkezetet ritkán alkalmaznak.
22. Az NA Rt. az elmúlt 5 év során az új építésű gyorsforgalmi utak kapcsán számos hídépítési munkára adott megbízást. Jelentősebb hídépítési munka volt az M3-as autópálya polgári Tisza-hídja, az M9 autótűt szekszárdi Duna-hídja (mindkettő építője a Magyar Hídépítő Konzorcium, melynek vezető tagja a Vegyész Rt. és a Ganz Acélszerkezet Rt., 2000. augusztus 4.), az M7 kapcsán a Köröshegyi völgyhíd, a Balatonszárszó és Ordacsehi közötti szakasz három völgyhídja (mindkettő Hídépítő Rt., 2004. május 7., illetve 2002. december 23.). Az autópályákhoz, autótűtűkhoz általában betonhidak kapcsolódnak, melyek előállítására a Ganz nem képes. Magyarországon egyetlen ellenpélda az M30-as út, melyhez egy acélhíd tartozik. Ezt a versenytárs MCE Nyíregyháza Kft építi.
23. Az NA Rt. tájékoztatása szerint a jelentősebb folyami hidak az eddigi gyakorlatnak megfelelően önállóan kerülnek pályázati kiírásra. A jövőben a közbeszerzések nyitottak lesznek külföldi székhelyű vállalkozások irányában is. Az EU-konform közbeszerzési törvény értelmében nemzeti elbánásban kell részesíteni a külföldön bejegyzett vállalkozásokat, ideértve a referenciakövetelmények felállítását is.
24. Ami a közeljövőben várható megrendeléseket illeti, az autópályák építésekor 1-1,5 km-ként szükséges alul-vagy felüljárókat készíteni. Ezek alapvetően vasbeton vagy feszített beton szerkezetűek. Az M7-es autópályán építendő völgyhidak feszített beton szerkezettel készülnek (ezek közül a köröshegyi híd 1872 m hosszú). A Dunaújvárosi

Duna-híd acélszerkezetű hídként fog megépülni (1680 m hosszúságú). Az M0 autópálya Északi-Duna hídján (1852 m.) acél és vasbeton szerkezetű részek váltakoznak majd. Az M0 autópálya Déli Duna hídjának kiszélesítéséhez acélszerkezet építése lesz szükséges. A soroksári Dunaág-híd feszített beton szerkezetű, kiszélesítése is csak ilyen technológiával oldható meg. Az M43 autópálya Szeged térségi Tisza-hídja is vegyes szerkezetű lesz (397 m acélszerkezet, 265 m feszített beton).

25. *Budapest polgármestere*, mint jelentős megrendelő szerint a helyettesíthetőség kapcsán a Duna-hidak kivételével mind a vasbeton, mind az acélszerkezet elképzelhető. Nagyobb támaszközök (30 m) felett jön szóba acél vagy acélöszvér szerkezet. Közeljövőben kiírandó munkák a Szilágyi út Fóti út feletti közúti híd építése – egy útépitési tender részeként - vasbeton szerkezettel és az Új Északi Duna-híd az Acquincumnál – itt vasbeton és acélszerkezet egyaránt elképzelhető.
26. Budapest Főváros Főpolgármestere tájékoztatása szerint az elmúlt öt évben épült hidak és felüljárók kivitelezésében 1999-2002. között részt vett a Betonútépítő Rt., a Hídépítő Rt., a Magyar Aszfalt Kft., a MOTA Rt., a Strabag Kft., az Alterra Kft., a Hídtechnika Kft., és a Betonplasztika Kft.. 2003-ban és 2004-ben viszont csak a Hídépítő és a Hídtechnika végeztek kivitelezési munkát (alapvetően felüljárók).
27. Az acélszerkezetek piaca több termék esetében nemzetközinek mondható – ez feltehetően elsősorban a könnyebben szállítható szerkezeti elemek esetében van így (a Ganz esetében pl. a vasúti kocsialvázaknál). A hídépítés acélelemeinek esetén is több jel mutat egy regionális, az országhatárokat túllépő piac lehetőségére. Ezt látszik alátámasztani, hogy a jugoszláv háborúban 16, a Ganz által épített dunai, tiszai, vasúti híd sérült meg – vagyis korábban került megépítésre, illetve általában nemzetközi hídmegvalósításra több példa található², a tendereken van példa nemzetközi cégek

² Ez már régóta így van, a Margit-híd építője 1872-ben a francia Société de Construction de Batignolles volt, és a híd hegesztett vasszerkezetét a cég Franciaországból importálta. 1982-ben a jugoszláviai Novi Sad (Újvidék)-i kábeles Duna-hídat Mostogradnijával építette a Ganz, a Párkány-Esztergomi Duna híd esetében a Ganz Acélszerkezet – Közgép Unió Rt. és a szlovák Inzinierske Stavby a.s. konzorcium végezte a munkát. Pozsony ötödik Duna-hídját egy osztrák-szlovák konzorcium (a Doprastav és az MCE Voest Linz) építette. Az Olaszország északi részén, Milánó és Bologna között Modena mellett nagysebességű vasútvonalon épült vasbetonhíd esetében a gyártó és zsuzló eszközöket az építő konzorcium tagjai, német Peiniger-RöRo és a Hünnebeck-Italia cég szállította.

részvétele³. Ilyenkor ugyan elterjedt a helyi vállalkozókkal való együttműködés, vagyis a megvalósítók részben a helyi vállalkozások közül kerülnek ki, az azonban csak a hídépítés bizonyos munkafolyamataiban jelentheti a piac lokális voltát. Ugyanakkor valamelyest megkérdőjelezheti egy ilyen Magyarországot is tartalmazó regionális piac működését, hogy Magyarországon nem tudunk nemzetközi acélszerkezet gyártó által kivitelezett hídra példát találni.

28. Az acélszerkezetek előállításával több cég foglalkozik Magyarországon. Az acélszerkezet kifejezés is egy gyűjtőfogalom, az acélszerkezetek között is jelentős eltérések vannak. Piaci szereplők információi szerint acélszerkezetű híd gyártása terén a Ganz Acélszerkezet Rt. versenytársai a következő vállalkozások:
- MCE Nyíregyháza Kft.
 - KÖZGÉP Rt.
 - MÁV-Hídépítő Kft
 - KÉSZ Kft.
 - Voest Hungary Kft.
 - Strabag Rt.
29. Az osztrák MCE AG. piacvezető vállalkozás a nehéz hegesztett acélszerkezetek, illetve az acél és öszvér építésű hidak komplett kivitelezésében az európai piacokon. Magyarországi leányvállalata az *MCE Nyíregyháza*, amely 1989 óta tevékenykedik, de csak az utóbbi években tudott hazai megbízásokat elnyerni (zalaegerszegi delta vágány, M30 autópálya Sajó-hídja). Az MCE leányvállalatai nyílt közbeszerzési eljárás során megelőzték a Ganz Acélszerkezeti Rt.-t a pozsonyi Koscika híd kivitelezésében.
30. A *KÉSZ Kft.* 1982-től a piac szereplője. A Ganz Acélszerkezet Rt-vel megegyező módon tevékenykedik az acélszerkezetek (különösen acélhidak, tornyok, daruszerkezetek) gyártása, szerelése, valamint korrózióvédelme terén. A Ganz részére 1999. és 2003. között megmunkált acélprofilokat szállított, de a gazdasági kapcsolat a fizetési határidők be nem tartása miatt megszakadt. A cég erőssége a különböző

³ Például 2001-ben a novi sad-i Szabadság híd újraépítésében szerepet kívánt vállalni a Hídépítő, a Ganz is, 2003-ban a Hídépítő spanyol, német és nagy-britanniai cégek mellett kívánt indulni a román-bolgár határon létesülő, Vidint és Calafatot összekötő híd megépítésére kiírt EU tenderen – a 2004 tavaszi előminősítéses eljárásra 15 vállalat adta be ajánlatát, a Pozsony ötödik hídjára kiírt pályázaton részt vett a Mayreder Bau JV, ZIPP, a Ganz és a Sibamac konzorciuma is.

rendeltetési célú (kereskedelem, sport, ipar) csarnokrendszerek építése. A KÉSZ Kft-nek felépült Kecskeméten egy új üzemcsarnoka, mely méretében és felszereltségében jobb, mint Ganz Acélszerkezeti Rt. által biztosított lehetőségek.

31. A *Közgép Kft.* a Ganz Acélszerkezeti Rt. mellett a legrégebbi piaci szereplő. Tevékenységi köre hasonlít a Ganz Acélszerkezeti Rt.-éhez, fő termékei az acélszerkezetek és az emelőgépek előállítás, karbantartása.
32. A *MÁV Hídépítő Kft.* általában acélszerkezeteket, és egyéb építési tevékenységet végez. Ennek körében a vasúti pályákhoz kapcsolódó hidak építésére vállalkozik. Alvállalkozóként dolgozott a Ganz Acélszerkezeti Rt.-nek.

Korrózióvédelem

33. A Pannonkorr „egyszerű mázolósos” korrózióvédelemre képes, szemben a modernebb módszereket (szórt bevonatot) alkalmazó versenytársakkal. Ugyanakkor szakértők szerint⁴ szerint igaz, hogy többször kell festeni a mázolósos módszerrel, de a szórt fém bevonat magas indulási költsége miatt a teljes élettartam során a mázolósos így is olcsóbb megoldás.⁵ Ezek az információk azt támasztják alá, hogy a korrózióvédelem, hídfestés tekintetében többfajta technológia alkalmazható, a piac ennek megfelelően viszonylag széles, azon a kérelmezők szerint is jelen van a Pannonkorr és a Hídtechnika.
34. A két vállalkozás között az összefonódás előtti kapcsolatokat mutatja, hogy a Hídtechnika kétszer is jelentősebb megrendelést kapott a Pannonkorrtól: 1999-ben a bajai közúti Duna-híd három parti nyílásában a pályalemez alatti acélszerkezet korrózió elleni védelmét végezte 29,5 millió Ft. értékben, 2001-ben pedig a dunaföldvári Duna-híd korrózióvédelmi munkáját kapta 317,2 millió Ft. volumenben.

⁴ Fodor Árpád, a Magyar Értékelemzők Társasága elnökének a dunaujvárosi Duna-hídról írt elemzése http://www.prova.hu/1_5_cikk.htm

⁵ Egy a korrózióvédelemről szóló amerikai tanulmányban is hasonló, a reális helyettesíthetőséget alátámasztani látszó adatokat találtunk. Eszerint az acélhidak esetében választható védőfestékes megoldások: hagyományos (többrétegű) védőfestékek, zónafestés (csak az érzékeny, jobban korrodált régiókat átfesteni), felülfestés (így megspórolható a korábbi festék eltávolításának költsége, olyan helyeken alkalmazható ahol a korábbi festékfelület még nem korrodálódott nagymértékben), szórt fém bevonat. Egy ott ismertetett esettanulmány szerint a korábbi festék javításának és újrafestésének, illetve a korábbi festékbevonat teljes eltávolításának és a szórt fémes kezelés költsége életciklus alapon számolva közel azonos – úgy számoltak, hogy az átfestés olcsóbb, de tízévente meg kell újítani, az utóbbi viszont jóval hosszabb időszakra megoldást jelent. < <http://www.corrosioncost.com/pdf/highway.pdf>>

35. Piaci szereplők információi szerint korrózióvédelem terén a Ganz Acélszerkezet Rt. versenytársai:

- a Hídtechnika Kft.,
- a Klein Kft.,
- a Orszak Borsod Kft.,
- a Máv Hídépítő Kft.,
- a EKS Service Kft., és
- a Mikrokor 2003 Kft.

V.

Az összefonódással érintett vállalkozások és vevők álláspontja

Jelentősebb megrendelők véleménye

36. A versenytanács a piac meghatározása és a piaci hatások objektív értékelése érdekében megkereste a jelentősebb vevőnek számító Nemzeti Autópálya Rt-t és Budapest Főváros Főpolgármesterét. Budapest Főváros Főpolgármestere az összefonódás várható hatásai kapcsán nem tudott választ adni, mivel a Ganz Acélszerkezet Rt. az elmúlt években nem volt közbeszerzési eljárás nyertese. Hasonlóan semleges álláspontra helyezkedett az NA Rt., nem tudta megítélni, hogy az összefonódásnak árfelhajtó vagy árcsökkenő hatása lesz-e.

Piaci szereplők véleménye

37. Az MCE Nyíregyháza nyilatkozata szerint a Ganz Acélszerkezet Rt. potenciális versenytárs nemcsak Magyarországon, hanem az EU-ban, Romániában és „Jugoszláviában”. Állítása szerint, amennyiben EU-konform nyílt közbeszerzési eljárások kerülnek kiírásra, úgy az EU országokban tevékenykedő, jelentős referenciával és tapasztalattal rendelkező külföldi tulajdonú vállalkozások kitöltötték volna a Ganz kiesésével keletkező űrt. Az összefonódás révén olyan cégesoport jön létre, amely úgy építőipari, mint acélszerkezet gyártási kapacitással rendelkezik, ami egyedülálló Magyarországon. A tranzakció ugyanakkor nem hátrányos cégükre, mivel

nem keletkezik több acélszerkezet gyártási kapacitás a térségben, az érintett három vállalkozással reményeik szerint a jövőben is „jól együtt tudnak majd működni”.

38. A *KÉSZ Kft.* véleménye szerint a Vegyépszer-Mahíd csoport és a Hídépítő csoport nyereség esetén versenyeztette az alvállalkozói kört és így esélyt adott a piaci szereplőknek a munkához jutásra. Fuzionálás után az infrastrukturális beruházásoknál (autópálya és Duna-hidak) egyszereplőssé válik a piac: akármelyik csoport lesz is a nyertes, csak saját cégét, a Ganz Acélszerkezet Rt-t juttatja munkához. Példaként az M30-as ongai felüljáróját említi, ami közvetlenül a Sajó-híd után van. A Sajó hidat az MCE Nyíregyháza nyerte a Vegyépszer csoporthoz tartozó Mahíd 2000 Rt-től. A kiegészítő felüljárót, dacára annak, hogy az építési területek közvetlenül egymás mellett voltak és az MCE nyilván megspórolhatta volna a felvonulási költségeket, de a kiírás már a felvásárlás után történt, a Ganz Acélszerkezet Rt. kapta a Mahíd Rt-től. Aggodalmát fejezte ki amiatt, hogy az acélszerkezet-gyártás fejlesztésébe investált beruházásai nem fognak megtérülni.
39. Ehhez hasonlóan a *Máv Hídépítő Kft.* véleménye is: piaci lehetőségeik csökkennek, de ez csak elvi kérdés, mivel az elmúlt években csak vasbeton hidak építésére és felújítására volt szerződése az irányítást szerző vállalkozásokkal.
40. A *Közgép Rt.* a hídépítés, hídfelújítás, hegesztett-megmunkált acélszerkezet gyártása terén versenytársa az érintett vállalkozásoknak. Acélszerkezetű hídépítés piacán saját részesedését 25 %-ra, a hídfelújítás terén 40 %-ra teszi. Álláspontja szerint bizonyos fajta koncentráció a hídépítés és hídfelújítás terén bekövetkezik, de a számos piaci szereplő miatt ez „nem meghatározó”.
41. A *Strabag Rt.*, a *Betonút Rt.* és az *Egút Rt.* – mint a Vegyépszer Rt. fő versenytársai - a várható piaci hatásokat nem tudták megjósolni, de állításuk szerint tevékenységüket az összefonódás érdekében nem befolyásolja.
42. A Hídtechnika Kft-ben érdekeltséggel rendelkező, azt alvállalkozóként foglalkoztató *Hídépítő Rt.* álláspontja szerint az összefonódás révén csak csekély mértékű és áttételes befolyást szerez a Ganz Acélszerkezet Rt-ben. Hangsúlyozza, hogy a Ganz Magyarországnál szélesebb földrajzi piacon tevékenykedik. A Ganz a tranzakciónak

köszönhetően nagy múltú, világszerte ismert vállalkozás marad az acélszerkezetek gyártása és szerelése piacán, ezzel a hazai piacon továbbra sem korlátozódik a verseny.

43. A vasbeton szerkezetek felújítása és acélszerkezetek korrózióvédelme terén tevékenykedő *EKS Service*, jóllehet nem rendelkezik pontos ismeretekkel a Ganz csoport tevékenységéről, azt állítja, hogy a jövőben még kevesebb esélye lesz e területeken munkát kapnia.
44. A beton hidak építése, felújítása, szigetelése terén szereplő *Via-Korr Kft.* szerint az összefonódás tevékenységére nincs hatással, mert acélszerkezetű hidak építésével és szigetelésével nem foglalkozik.
45. A *Mikrokor 2003 Kft.* acél és vasbetonszerkezetek felületvédelmével foglalkozik. Véleménye szerint az összefonódás eredményeként a Hídtechnika Kft. a felületvédelmi piacon „egyeduralkodóvá vált”, gyakorlatilag bármelyik tendert képes megnyerni, további potenciális ellenfele nincs. Attól tart, hogy nem elég, hogy olcsóbb árat vállal cégük, ha a Hídtechnika Kft. olyan átfutási időt, fizetési határidőt jelöl meg, amellyel nem tudnak konkurálni. A Vegyépszer irányításszerzését üzletileg érthetőnek tartja, mivel az autópálya építésekhez szükség van acélhidat építő vállalkozásra, de a Hídtechnika Kft. részvételét csak a piac megvétele motiválhatta.

V.

Az engedélykérési kötelezettség

46. A kérelem szerinti tranzakció a Tpv. 23. § (1) bekezdésének b) és (2) bekezdésének b) pontja alapján vállalkozások összefonódásának minősül, mivel a Vegyépszer Rt. és a Hídtechnika Kft. közösen, fele-fele arányban szereztek meg az ily módon közös irányítás alá kerülő Ganz Acélművek Rt. részvényeit.
47. Az összefonódással érintett vállalkozások 2003. évi – a Tpv. 27. §-a alapján számított – együttes nettó árbevétele meghaladta a tízmilliárd forintot, ezen belül az irányítás alá kerülő Ganz Acélművek Rt. árbevétele pedig az ötszázmillió forintot, ezért az összefonódás a Tpv. 24. § (1) bekezdése alapján engedélykötelesnek minősül.

VI.

Az összefonódás versenyhatásainak értékelése

48. A Tpv. 30. § (2) bekezdése alapján a Gazdasági Versenyhivatal nem tagadhatja meg az engedély megadását, ha az összefonódás nem hoz létre vagy nem erősít meg olyan gazdasági erőfölényt, amely akadályozza a hatékony verseny kialakulását, fennmaradását vagy fejlődését az érintett piacon (Tpv. 14. §).

Lehetséges káros versenyhatások

49. Egy összefonódás következtében horizontális hatás akkor következik be, ha van olyan érintett piac (áru és földrajzi piac kombináció), amelynek azonos – akár eladói, akár vevői – oldalán mindkét, az összefonódásban résztvevő vállalkozás-csoport jelen van, vagy reális lehetősége van a piacra történő belépésre. Az összefonódás horizontális aspektusán belül is különbséget lehet tenni egyoldalú és koordinált hatás között. Egyoldalú döntést lehetővé tevő hatások (*unilateral effects*) akkor merülnek fel, ha a fúzió révén két, egymással versenyző termék azonos tulajdonoshoz kerül, aki kihasználva hogy a fogyasztók immár kevesebb konkurens termékhez, termelőhöz járhatnak át, a versenytársak magatartásától függetlenül, piaci hatalma révén képes tartósan megemelni árait. Piaci koordinációra gyakorolt hatások (*co-ordinated effects*) a fuzionált cégek és a versenytársaik közötti viszonyban bekövetkezett változásokból fakadnak: a fúzióval a piac szerkezete egyszerűsödik, átláthatóbbá válik, így a versenytársak jobban meg tudják figyelni, jobban tudják előre jelezni egymás lépéseit – emiatt könnyebbé válhat pl. egy kartell létrehozása vagy fenntartása, illetve létrejöhet vagy erősödhet közös erőfölény.

Vertikális hatások elemzése akkor szükséges, ha van olyan érintett részpiac, amelyen az egyik vállalkozás-csoport eladóként, a másik vevőként van jelen, azaz a két vállalkozás-csoport a termelési – értékesítési lánc egymást követő fázisaiban tevékenykedik.

A *portfólió hatás* vizsgálata akkor szükséges, ha az összefonódás révén létrejövő vállalkozás-csoport által gyártott (forgalmazott) áruk körének bővüléséből adódik.

Konglomerátum hatás akkor vizsgálható, ha – jóllehet külön-külön vizsgálva egyetlen érintett piacon sem jön létre vagy erősödik meg gazdasági erőfölényes helyzet – összességében számottevően javul a vállalkozás-csoport vagyoni, pénzügyi illetve jövedelmi helyzete, mely a gazdasági erőfölény egyik meghatározó tényezője (Tptv. 22. § (2) bekezdés b. pont), és alapot adhat versenyt korlátozó stratégiák alkalmazására.

Az összefonódás hatása az érintett piacok működésére

50. A versenytanács az összefonódás hatásait a szóba jöhető legszűkebb piacokon vizsgálta – amennyiben ugyanis ezek tekintetében sem bizonyítható a hatásos piaci versenyt a Tptv. 33. § értelmében korlátozó hatás, úgy az ennél szélesebben meghúzott piac vizsgálata sem vezetne eltérő eredményre.

Korrózióvédelem

51. A hidak felületvédelme terén, amennyiben az különálló piacot alkot és a különböző technológiákat egymás helyettesítőjének tekintjük, a felek által megadott adatok alapján jelentős piaci részesedéssel rendelkezett a Ganz irányítás alatt álló Pannonkorr Kft.. Ehhez adódik a Hídtechnika piaci részesedése, mellyel piaci súlyuk még tovább nőhet, hiszen nem várható, hogy az anyavállalkozás az általa is irányított, hasonló tevékenységet végző vállalkozással érdemi versenybe kezdjen.
52. A piaci részesedés hagyományos értékelése alapján első látásra erőfölény létrejötte lenne valószínűsíthető, amely lehetőséget teremt a fogyasztók (megrendelők) érdekeivel ellentétes egyoldalú áremelésre. Erre példaként hozható fel az Erzsébet híd korrózióvédelmére kiírt pályázat esete. Az Erzsébet híd korrózióvédelmi munkáira 2003 nyarán a Pannonkorr technológiájára építő Ganz Acélszerkezet 977 millió forintos ajánlatot, míg a többi induló (Közgép Rt., Hídépítő Rt., Hídtechnika Rt.) 1,2 milliárd forint körüli ajánlatot tett. Az újra lefolytatott közbeszerzési eljárástól való távolmaradása (akkor már felvásárolta a Hídtechnika és a Vegyépszer) után végül is 1,2 milliárd forintba került a korrózióvédelem. Nincs azonban arra vonatkozó bizonyítéka a versenytanácsnak, hogy a Ganz hagyományos technológiája alkalmazásán alapuló olcsóbb ajánlata valóban jobb is volt a többi indulónál, illetve a verseny utolsó fordulójából való kimaradása sem feltétlen az összefonódás következménye. Mindezek

alapján nem állítható az, hogy maga az összefonódás okozta a magasabb összegű hídfelújítási pályázat nyeresét.

53. Mind a hídfelújítás, mind a hídépítés piacára igaz állítás, hogy a hagyományosnak nevezhető, meghatározott évben realizált forgalmon alapuló piaci részesedés számolással nem lehet a versenyviszonyokat hűen tükröző képet rajzolni. Olyan piacokról van szó, melyek projekt-alapúak, azaz a megrendelések időszakonként nyerhetők el, akkor viszont jelentős összegben. Ebből adódóan a vállalkozások árbevétel évről évre ingadozó lehet, s ez nem csupán saját teljesítményük, hanem a kiírók „aktivitásának” is függvénye. Ebből fakadóan a piaci szereplők súlyát, több évre visszatekintő szereplésük, felhasználható kapacitásuk alapján lehet megítélni. A piaci koncentráció értékelése során legalább ilyen fontos tényező annak vizsgálata, hogy a kiírt vagy a jövőben kiírandó tendereken mennyi piaci szereplő pályázására lehet számítani. Ilyen összefüggésben nézve, az összefonódás akkor járna káros versenyhatással, ha a jövőben kiírt pályázatokon a szereplők száma jelentősen csökkenne. Azt is lehet mondani, hogy mindaddig, amíg marad a piacon szóba jövő, kellő referenciával rendelkező, az összefonódásban érintettektől független vállalkozás, addig nem bizonyítható a tranzakció versenyre káros hatása. Egy közbeszerzési pályázat során ugyanis nem feltétlen igaz, hogy kisebb lenne a verseny intenzitása, ha négy helyett három, vagy három helyett kettő vállalkozás ad be ajánlatot. Felvethető ugyan, hogy a kevesebb piaci szereplő könnyebben koordinálja versenyellenes módon magatartását – nem bizonyos azonban, hogy négy vállalkozás nehezebben tudna kartellt létrehozni, mint ha eggyel kevesebben lennének. A piaci szereplők számának ilyen mérvű csökkenése tehát önmagában nem teszi könnyebben kartellizálhatóvá a piacot.
54. A felületvédelmi, korrózióvédelmi piacon jelen levő egyes vállalkozások aggályosnak tartják a tranzakciót, félve attól, hogy a jövőben megrendelésektől eshetnek el, illetve monopol helyzet alakul ki a piacon. Mindazonáltal e vállalkozások létezése eleve mutatja, hogy az összefonódás eredményeként nem kell monopólium közeli helyzet létrejöttétől tartani. A versenytársak részéről érthető reakció, ha nemtetszésüket fejtik ki egy versenytársuk megerősödése miatt.
55. A versenyaggódomak súlyát csökkenti, ha figyelembe vesszük, hogy az építőipar nagyberuházásokat megvalósító szegmense tőkeerős nagyvállalatokból áll, akiknek nem

jelent nagy akadályt a Pannonkorhoz vagy a Hídtechnikához hasonló, 20 fő körüli, 200-500 millió Ft-os saját tőkéjű vállalkozás csatorba állítása. A potenciális verseny nyomás erősnek mondható, amely letörné az áremelési kísérletet.

56. Szintén az aggodalmak ellen hat a külföldi versenytársak magyarországi megjelenésének lehetősége⁶. Az EU tag Magyarországon a közbeszerzési eljárások kiírása során – mely keretet ad az érintett piac működésének – a kiíró jogszerűen nem tehet különbséget a hazai és a külföldi székhelyű vállalkozások között, ideértve különösen a referencia feltételek meghatározását. Amennyiben a Hídtechnika-Pannonkor indokolatlanul magasán árazná szolgáltatását, úgy a csekély piacralépési korlátok folytán jelenleg csak külföldi piacokon jelen levő korrózióvédelemmel foglalkozó vállalkozások is megjelenhetnek a magyar piacon.
57. Nincs információ ugyanakkor arra, hogy az elmúlt években volt-e egyáltalán példa külföldi vállalkozás (sikertelen) pályázatára. Az, hogy megszűnik egy jogi akadály a külföldiek belépése előtt, nem jelenti azt, hogy ténylegesen nagyobb versenyre kell számítani (akár mert szélesebb lesz a földrajzi piac, akár mert nagyobb lesz a potenciális versenytársak – belépők – száma). Különösen igaz lehet ez a korrózióvédelmi piacon, ahol építőipari mértékekben gondolkodva viszonylag csekély összegűek a megbízások és az elmúlt években az összefonódásban érintett vállalkozások biztos piaci pozíciót építettek ki maguknak Magyarországon.

Hídépítés

58. A Mahíd 2000 Rt. mellett a Ganz Acélszerkezettel megerősödött Vegyész a hídépítési piacon, és különösen a nagyobb fesztávú, nagy forgalmú hidak esetében a hasonló hídépítési vertikumot jelenleg domináló Hídépítő Rt. legjelentősebb magyarországi versenytársa. Két feltétel együttes teljesülése esetén a hídépítés terén is találhatunk horizontális hatást:
- ha az acél és a vasbeton hidakat egy piacon levőnek tartjuk és
 - a Hídépítő irányítja a Hídtechnikát.

⁶ Például a Vegyészhez hasonló 3000 főt foglalkoztató szlovák Doprestav foglalkozik hídépítéssel, rekonstrukcióval, így esetleg megjelenhetne Magyarországon.

59. Az eljárás során megkérdezett megrendelők szerint bizonyos körülmények esetén az acél és a vasbeton hidak helyettesítik egymást, más esetekben pedig kombinált alkalmazásuk is szóba jöhet. Bizonyos mérettartományok között a két anyag típus helyettesíti egymást. Mivel a közeljövőben sor kerül ebbe a kategóriába eső hidak építésére, a helyettesíthetőség kérdése nem csak elméleti, hanem gyakorlati jelentőséggel is fog bírni.
60. Ami a többi útépítő vállalkozást illeti, azok egyrészt a Vegyépszer és a Hidépítő csoporthoz képest kevesebb hídépítési referenciával rendelkeznek, másrészt nem rendelkeznek acélszerkezeti hidak előállítását szolgáló kapacitással. A jövőbeni közbeszerzéseknél, ha egy projektben szerepel az út és a híd megépítése, és a kiíró acélhidat preferál, vélhetően versenyelőnybe kerül az e tevékenységeket integráló Vegyépszer csoport – ez azonban nem jelenti szükségszerűen azt, hogy a verseny hatékonysága csorbulna. Az NA Rt. továbbá azt a tájékoztatást adta, hogy a jelentősebb méretű, vélhetően acél anyagú hidakat külön fogják pályáztatni.
61. Másoldalról viszont, ha van más acélhíd építésére képes akár magyar, akár külföldi vállalkozás, azt alvállalkozóként alkalmazni tudja a Vegyépszerrel versengő útépítő vállalkozás. Ilyen szempontból a Ganz Vegyépszer csoportba történő integrálása még hatékonysági előnyökkel is járhat. A Ganz Acélszerkezet 2000 óta a Magyar Hidépítő Konzorcium keretében a Vegyépszerrel, pontosabban a Vegyépszer tulajdonában lévő, mintegy 250 főt foglalkoztató Mahíd 2000 Kft-vel közösen valósította meg a szekszárdi Duna-hidat és az oszlári Tisza-hidat. Míg a Ganz az acélszerkezetek elkészítésében, összeszerelésében, felületvédelmében rendelkezik tapasztalatokkal, a Vegyépszer által 2000 őszén életre hívott Mahíd 2000 Kft. a hidak betonelemeinek kiépítésében – így tevékenységük egymást kiegészíti, együttműködésük a hídépítés vertikumának egy vállalkozás keretében történő lefedését hozza. A MAHÍD 2000 Kft. - beton hídelemek előállításra és hídépítésre vonatkozó - tevékenységének kiegészítéseként a Ganz Acélszerkezeti Rt. (tevékenység: híd acélszerkezetek előállítása) megszerzésével a Vegyépszer Rt. mind beton, mind acélhidak építésére is tud vállalkozni anélkül, hogy „külső” vállalkozást kellene bevonnia.
62. Ha a hídépítést is magában foglaló nagyberuházásokért folyó – alapvetően fővállalkozói jellegű – versenyt vizsgáljuk, úgy a Vegyépszer és a Hidépítő közötti verseny

korlátozódásához vezet az összefonódás, tekintettel közös érdekeltségükre. Nem tűnik azonban valószínűnek közös erőfölény létrejötte, mivel mégha e két vállalkozás egységes érdekek mentén cselekedne is, esetleges áremelő lépésüket – szabályszerű, tisztességes versenyviszonyokat feltételezve – a Magyarországon jelen levő Strabag Rt., a Colas csoport tagjai, a Betonút Rt. ellensúlyozni tudják. A vizsgálat információi szerint beton hidak építésére az EGÚT Rt. kivételével minden jelentős útépítő vállalkozás rendelkezik saját kapacitással. Számítani lehet továbbá más európai vállalkozások piacralépésére is – ezt mutatja a legutóbbi autópálya építési kiírás, melyet német és osztrák cégek vezette konzorcium nyert el.

63. Legfrissebb fejlemény, hogy a Vegyépszer és Hídépítő alkotta konzorcium építheti meg a dunaújvárosi hidat, a beruházás ára 50 milliárd Ft. körüli összeg. A Világgazdaság szerint a Nemzeti Autópálya Rt. a külföldiek elmaradását annak tudja be, hogy lekötöttek a hídépítési kapacitásaik. A másik két pályázó a Strabag és a Betonút volt. Nehéz megítélni, hogy a nyertes ár „jó” ár-e (6 milliárddal volt olcsóbb a másodiknál). Két évvel ezelőtt ugyanis a 920 méterrel az ország leghosszabb hídját jelentő szekszárdi Duna híd kivitelezése 24 milliárd Ft-ból jött ki. A mostani projektben benne volt 5 km hosszúságú gyorsforgalmi út, szakértők szerint továbbá nagy kihívás a két part közötti szintkülönbség és a kanyarulata.
64. A versenytanács arra az esetre, ha az acélszerkezetű hidak külön piacot alkotnának, külön vizsgálta azt, hogy a Ganz egyik jelentős útépítő vállalkozásba integrálása okozhat-e piaclezáró hatást a Vegyépszer Rt-vel versengő többi vállalkozás számára. Ha Magyarországon egyedül a Ganz Acélszerkezet lenne képes híd acélszerkezeteket előállítani, úgy a Ganz nehezen megkerülhető piaci szereplő lenne (quasi „nélkülözhetetlen eszköz”). A termelés Vegyépszer-csoportba, illetve részben a Hídtechnikába történő integrálása a versenytársaktól ebben az esetben elzárhatná ezt a fontos inputot. A piac elemzése után a versenytanács azonban arra az álláspontra helyezkedett, hogy a tranzakciót követően is a nagy méretű építőipari vállalkozások a Ganz Rt. „kiesésével” fel tudnának kérni más vállalkozásokat is - alvállalkozóként vagy konzorcium tagság révén – acélhíd építésére. Jelenleg is tevékenykedik az anyavállalata révén nagy tőkeerejű MCE Nyíregyháza, továbbá „ugrásra kész” a KÉSZ Kft. is – ezt mi sem mutatja jobban, hogy panaszkodik a megrendelési források relatív szűkülése miatt.

65. Mindezek alapján a versenytanács, mivel nem talált gazdasági erőfölény létrejöttét vagy annak megerősödését alátámasztó bizonyítékot, a Tpv. 77. § (1) bekezdés a) pontja szerinti határozatában a kérelem szerinti összefonódást – egyezően a Tpv. 71. § szerinti vizsgálói indítvánnyal – a Tpv. 30. § (2) bekezdése alapján engedélyezte.

VII.

Az engedélykérés elmulasztása miatt kiszabott bírság

66. Az irányítást szerzők nem teljesítették a Tpv. 24. § és 28. § szerinti engedélykérési kötelezettségüket: a 28. § (2) bekezdése értelmében az engedélyt a szerződés megkötésétől számított 30. napon belül kellett volna a GVH-nál előterjeszteniük. A Tpv. 79. § értelmében e mulasztás miatt kiszabható bírság összege legfeljebb napi 50.000 Ft.
67. A kérelmet elmulasztó vállalkozások állításuk szerint a gazdasági társaságokról szóló 1997. évi CXIV törvény befolyásszerzésre vonatkozó rendelkezéseinek megfelelően úgy értelmezték a közvetlen irányítást biztosító befolyásszerzésre vonatkozó szabályokat, hogy az csak akkor valósul meg, ha az uralkodó tag az ellenőrzött társaságnál a szavazatok több mint háromnegyed részével rendelkezik (ún. stratégiai többség). Többségi irányítást biztosító befolyással pedig az a részvényes rendelkezik a Gt. szabályai szerint, aki az ellenőrzött társaságnál a szavazatok több mint 50 %-ával rendelkezik.
68. Az előzetes álláspontra előterjesztett írásbeli nyilatkozatukban előadták továbbá, hogy az ügyfelek eddig jogkövető magatartást tanúsítottak, az ügyletet a média útján nyilvánosságra hozták, azt a GVH engedélyezni tervezi, a társasági törvény és a versenytörvény azonos jogi fogalmakat eltérően szabályoz. Számos GVH határozatra hivatkozott, amikor a GVH nem élt a törvényi maximum adta bírságolási lehetőségével.
69. A versenytanács nem látta indokoltnak a bírság napi összegének törvény adta maximumát alkalmazni. A mulasztási bírság mértékét napi 40.000 Ft-ban határozta meg. Az irányítás szerzés módja a GVH több éves gyakorlata alapján egyértelműen előzetes engedélyezést tett szükségessé, mellyel az ügyfelekhez hasonló piaci múltú és

méretű vállalkozásoknak tisztában kellett lenniük. Az ügyfelek által hivatkozott társasági törvény eltérő „irányítás” fogalma jogászi körökben hosszú idő óta köztudomású tény – nevezett vállalkozásoknak a társasági jog és a versenyjog közötti különbségekkel tisztában kellett lenniük. A Ganz Acélművek Rt. hátrányos gazdasági helyzete nem indokolta csekélyebb súlyú napi bírság megállapítását, mivel a bírság megfizetése az irányításszerzőket, mint a kérelmezés elmulasztóit terheli, nem pedig az irányítás alá kerülő vállalkozást. Enyhítő körülményként figyelembe vette azt, hogy az ügyfelek az irányításszerzést nem titkolták el a nyilvánosság előtt – csupán annak versenyfelügyeleti konzekvenciáiról „feledkeztek el”.

70. A napi 40 000 Ft. összeget 115 napos időszakra számítva állapította meg a versenytanács, melynek kezdő napja a szerződéskötést követő 31. nap, záró napja pedig az a nap, amikor a hivatalból megindult eljárás során az irányítást szerzők - mintegy pótolva mulasztásukat – benyújtották az engedélykérési űrlap szerinti adatokat.
71. Az ily módon kalkulált bírságot méltányosnak tartotta a közös irányítást szerzőkre egyetemlegesen terhelni, mivel a törvény által előírt engedélykérési kötelezettséget együttesen nem teljesítették.

VIII.

Az összefonódás engedélyezésének nyilvánvalósága

72. A Tpv. 63.§ (3) bekezdésének ac) pontja szerint a versenytanácsi határozatot a kérelem beérkezésétől, illetve a hiányok pótlásától számított 45 napon belül kell meghozni, amennyiben „az engedély a 30. § (2) bekezdése alapján nyilvánvalóan nem tagadható meg”, mely esetben a Tpv. 62. § (1) bekezdése alapján az eljárási díj összege kettőmillió forint. Amennyiben az engedély megadása nem nyilvánvaló vagy a Tpv. 30. § (1) bekezdésén alapul, akkor a határozatot a Tpv. 63. § (3) bekezdés b) pontja alapján 120 napon belül kell meghozni, mely esetben a Tpv. 62. § (1) bekezdése alapján – a kérelem benyújtásával egyidejűleg megfizetett kettőmillió forinton felül – további nyolcmillió forint eljárási díjat kell fizetni a határozat kézbesítésétől számított tizenöt napon belül.

73. Arra nézve a Tpvt. nem tartalmaz rendelkezést, hogy az összefonódás mely esetben minősül olyanak, amely „a 30. § (2) bekezdése alapján nyilvánvalóan nem tagadható meg”. A Tpvt. 63.§ (3) bekezdés ac) pontja szerinti (egyszerűsített) és a b) pont szerinti (teljeskörű) eljárásban elbírálható összefonódások megkülönböztetésekor a Versenytanács – a saját több éves gyakorlatát tükröző – a Gazdasági Versenyhivatal elnöke és a Versenytanács elnöke által a Tpvt. 36. § (6) bekezdése alapján kiadott 1/2003. számú közleményből (a továbbiakban: Közlemény) indul ki.
74. A jelen ügy szempontjából releváns horizontális hatással összefüggésben a Közlemény szerint akkor alkalmazható az egyszerűsített eljárás, ha nincs olyan érintett piac, amelyen az összefonódásban résztvevő vállalkozáscsoportok együttes részesedése meghaladja a 20 százalékot (14.ii.a. pont). Az érintett vállalkozások együttes részesedése a korrózióvédelmi piacon meghaladja a 20 százalékot, és a Közlemény 14.iii. pontjában rögzített feltételek sem teljesülnek. Továbbá, a Közlemény 17-18. pontjai értelmében első látásra nem volt meghatározható az érintett piac és a piaci részesedés megállapítása sem volt egyértelmű. Ezért a versenytanács határozatát a Tpvt. 63. § (3) bekezdés b) pontja alapján hozta meg, és ennek megfelelően további nyolcmillió forint eljárási díj megfizetésére kötelezte a kérelmezőket.

IX.

Eljárási kérdések

75. A versenytanács a határozatot – az ügyfelek kérelmére – tárgyaláson kívül hozta meg.
76. A határozat elleni jogorvoslati jogot a Tpvt. 83. § biztosítja.

Budapest, 2004. október 26.