



GAZDASÁGI
VERSENYHIVATAL
VERSENYTANÁCS

☒ 1054 Budapest, Alkotmány u. 5.

☎ 472-8864 ☏ Fax: 472-8860

Vj-33/2004/24.

NYILVÁNOS VÁLTOZAT!!

A Gazdasági Versenyhivatal Versenytanácsa a **Magyar Olaj- és Gázipari Rt.** eljárás alá vont vállalkozás ellen gazdasági erőfölénnyel való visszaélés vizsgálatára indult eljárásban – zárt tárgyaláson – meghozta a következő

h a t á r o z a t o t

A Versenytanács az eljárást megszünteti.

A határozat felülvizsgálatát az eljárás alá vont vállalkozás a kézbesítéstől számított harminc napon belül kérheti a Fővárosi Bírósághoz címzett, de a Gazdasági Versenyhivatalnál benyújtható keresettel.

I n d o k o l á s

I.

A versenyfelügyeleti eljárás tárgya

- 1) A Gazdasági Versenyhivatal (GVH) 2000. szeptemberében a tisztességtelen piaci magatartás és a versenykorlátozás tilalmáról szóló 1996. évi LVII. törvény (a továbbiakban: Tptv.) 70.§ (1) bekezdése alapján versenyfelügyeleti eljárást (Vj-152/2000.) indított annak vizsgálatára, hogy a Magyar Olaj- és Gázipari Rt. (a továbbiakban: MOL Rt.) által
 - a szuper ESZ 95-ös ólmozatlan motorbenzin (a továbbiakban: motorbenzin); és

- az EN-590 0,05 normál gázolaj (a továbbiakban: gázolaj) termékeire megállapított nagy-, illetve kiskereskedelmi árak az 1997–2000. I. félév időszakban sértették-e a Tpv. 21.§ a) pontját, mely szerint tilos a gazdasági erőfölénnyel visszaélve tisztességtelenül eladási árakat megállapítani.
- 2) A GVH Versenytanácsa Vj–152/2000/51. számú határozatában 2001. január 26-án az eljárást
- a kiskereskedelmi árak tekintetében gazdasági erőfölény;
 - a nagykereskedelmi árak tekintetében pedig gazdasági erőfölénnyel való visszaélés
- megállapíthatóságának hiányában megszüntette.
- 3) A határozat felülvizsgálatára indult perben a Legfelsőbb Bíróság 2004. január 26-án kézbesített ítéletében (Kf.II.39.048/2002/13.) helyben hagyta a Fővárosi Bíróság ítéletét, melyben a MOL Rt-nek a motorbenzin és a gázolaj (a továbbiakban együtt: üzemanyag) nagykereskedelmi piacon elfoglalt helyzetéből adódó gazdasági erőfölénnyel való visszaélés vizsgálata körében új eljárásra kötelezte a GVH-t. Előírta, hogy az új eljárásban a GVH szakértő bevonásával köteles vizsgálni, hogy a MOL Rt. által érvényesített nagykereskedelmi ár („imaginárius versenyár”) és a ténylegesen felmerült költségekre alapított nagykereskedelmi ár között fennáll-e aránytalanság, amely a MOL Rt. számára indokolatlan előnyt eredményez. Az ítélet szerint ezt követően kell döntenie a GVH-nak arról, hogy a MOL Rt. túlzottan magas nagykereskedelmi árat érvényesítve gazdasági erőfölényével valóban visszaélt-e a vizsgált időszakban.
- 4) Az előzőek alapján a GVH 2004. február 26-án versenyfelügyeleti eljárást indított a Vj–152/2000. számú eljárásban vizsgált időszakra (1997-2000. I. félév) nézve a MOL Rt. üzemanyag nagykereskedelmi költségeinek meghatározására, és ezeket is figyelembe véve a tényleges érvényesített áraknak a Tpv. 21. § a) pontja szerinti

értékelésére. Az eljárás során a GVH a Vj-152/2000. számú eljárás megindításakor hatályos rendelkezéseket alkalmazta.

II.

A MOL Rt. piaci helyzete

- 5) A vizsgált időszakban a MOL Rt., az általa irányított összesen 61 magyarországi vállalkozás, a világ számos országában (elsősorban a környező országokban és a Közel-Keleten) bejegyzett 23 további irányítása alatt álló vállalkozás (a továbbiakban együtt: MOL-csoport) tevékenysége az alábbi területekre terjedt ki:
- kőolaj, földgáz és egyéb gáztermékek kutatása és termelése;
 - kőolaj-feldolgozás, -szállítás és -tárolás;
 - kőolajtermékek szállítása, tárolása, nagy- és kiskereskedelme;
 - földgáz és egyéb gáztermékek importja, szállítása, tárolása és nagykereskedelme.
- 6) A vizsgálat tárgyát képező áruk (a motorbenzin és a gázolaj) olyan technológiai és minőségi jellemzőkkel bírnak, amire tekintettel a felhasználási cél szempontjából más áruval ésszerűen nem helyettesíthetők.

A kőolaj feldolgozás

- 7) Magyarországon kőolaj-feldolgozással kizárólag a MOL-csoport foglalkozik. Három kőolajfinomítója közül:
- a Százhalombattán lévő Dunai Kőolajfinomító a legnagyobb: lepárlási kapacitása 7,5 millió tonna/év;
 - a Tiszai Kőolajfinomító (Tiszaújváros) éves lepárlási kapacitása 3 millió tonna (2001. évtől a feldolgozás leállításra került);
 - az évi 0,5 millió tonna kapacitású Zalai Finomító a környéken kitermelt kőolajat dolgozza fel bitumenné.

- 8) 1999. évben a MOL-csoport összesen mintegy 7 millió tonna kőolajat dolgozott fel, melynek során mintegy egyharmad-egyharmad arányban keletkezett benzin, gázolaj, illetve egyéb termék. A feldolgozott mennyiségből 1,2 millió tonna volt a MOL-csoport által Magyarország területén kitermelt kőolaj. A fennmaradó rész importból a „Barátság I” és a „Barátság II” kőolajvezetékeken érkezett az országba (elvileg az „Adria vezetéken” is lehetett kőolajat behozni, az azonban az akkori feltételek mellett gazdaságtalan volt). A kőolaj import részben hosszú távú szerződéseken, részben azonnali (spot) vásárlásokon alapult, a Brent kőolaj jegyzéséhez kötött mindenkori világpiacon. A hazai kőolaj kitermelésének költsége nem érte el a világpiacon, azt a jegyzésár 12 százalékát kitevő bányajáradék terhelte.
- 9) A MOL-csoport kőolaj-feldolgozó (finomító) kapacitása a lejárás tekintetében ugyan csak 70 százalékban volt kihasználva, a végtermékek (ezen belül is elsősorban az üzemanyagok) mennyisége szempontjából azonban a meglévő szűk technológiai keresztmetszeteket (kénmentesítő-, alkiláló-, reformáló üzem) is figyelembe véve a kapacitáskihasználás teljes volt, és a kapacitás bővítése nem is szerepelt a MOL-csoport tervei között.
- 10) A MOL Rt. 2000. március 31-én kötött szerződések révén – azok Gazdasági Versenyhivatal általi 2000. szeptember 1-jei engedélyezését (Vj-70/2000.) követően – a szlovákiai Slovnaft a.s. (a továbbiakban: Slovnaft) közös irányítóinak egyikévé vált. A Slovnaft meghatározó tevékenysége a kőolaj-feldolgozás. Pozsonyban levő finomítójának kőolaj-feldolgozó kapacitása 5,4 millió tonna/év.
- 11) A kőolaj importja engedélymentes (liberalizált), ahhoz vám és – 1998. április óta – más pénzügyi teher sem járt, azonban az importált kőolaj után készletezési hozzájárulási díjat kellett fizetni, melynek mértéke 2000. évben tonnánként 3800 forint volt. Mindezek ellenére a vizsgált időszakban nem volt reális esélye további kőolaj-feldolgozó vállalkozás piacra lépésének, mert
- új finomító építése gazdaságossági szempontból teljesen kizárt;
 - az importált kőolaj szállítására és bérfeldolgozására pedig gyakorlatilag csak a versenytárs MOL Rt. eszközeinek igénybevétele volt mód, a hozzáférés

azonban egyrészt nem volt szabályozva, másrészt a MOL Rt-nek nem voltak érdemleges szabad termelési kapacitásai.

- 12) A MOL-csoport az előállított kőolaj-feldolgozóipari termékek
 - nagyobb részét belföldön értékesítette: nagy felhasználók és viszonteladók részére, továbbá saját töltőállomásain közvetlenül a fogyasztóknak;
 - kisebb részét pedig exportálta.

Az üzemanyagok nagykereskedelmi piaca

- 13) Az üzemanyagok közül a motorbenzin gyakorlatilag teljes egészében, a gázolaj pedig közel negyven százalékban a gyártótól, illetve az importálótól (együtt: nagykereskedő) a kiskereskedelmen (töltőállomásokon) keresztül jutott el a végső felhasználóhoz, a gázolaj fennmaradó részénél a nagykereskedő és a felhasználó közötti közvetlen kapcsolat volt a jellemző. A legnagyobb gázolaj felhasználók: a közlekedési vállalkozások, a mezőgazdasági üzemek és a közhatalok (elsősorban a rendőrség és a hadsereg).
- 14) A kőolaj feldolgozóipari termékek – köztük az üzemanyagok – importja liberalizált, vám- és egyéb pénzügyi-teher mentes. Az import (és az esetleges) export egyenlege után azonban készletezési hozzájárulási díjat kell fizetni, melynek mértéke 2000. évben a motorbenzin esetében 4940 forint, a gázolajnál 4560 forint volt tonnánként.
- 15) Az üzemanyagok esetében az importot korlátozza, hogy azokat – reális, a világpiaci kőolajáron alapuló előállítási költségeket feltételezve – tankautóban legfeljebb 200-250 kilométer sugarú környezetben gazdaságos szállítani. Ebből is adódóan a vizsgált időszakban érdemi mennyiségű import tartósan csupán a magyar határ közelében lévő szlovákiai Pozsonyból (Slovnaft) és az osztrák nemzeti olajtársaság (OMV) 11,1 millió tonna/év kapacitású schwechati finomítójából érkezett az országba.
- 16) A környező országokban (Horvátország, Jugoszlávia, Románia, Ukrajna) lévő további finomítók által előállított termékek minősége nem felelt meg a magyar szabványnak.

Ennek ellenére Kelet-Magyarországon a régebbi évjáratú autókhoz és mezőgazdasági gépekhez használtak fel kisebb mennyiségben román és ukrán üzemanyagot.

- 17) 1997-2000. években 32 vállalkozás foglalkozott üzemanyag importtal. Ezek között azonban – a MOL-csoporthoz tartozó két vállalkozást nem számítva – csak öt olyan vállalkozás volt, amely minden évben importált. Az üzemanyag import túlnyomó része a Magyarországon kúthálózattal rendelkező nagy nemzetközi vállalkozások révén került az országba. A vizsgált időszakban az import mennyisége növekvő tendenciájú volt.
- 18) Az importár alapját az Európában általánosan érvényesített jegyzésárak – Platt's CIF MED vagy Platt's FOB Rotterdam – képezik, amelyekhez kisebb-nagyobb mértékű un. prémiumot számítanak az eladók. Emellett általában az importálót terhelik a fuvar és logisztikai költségek, melyek átlaga a megkérdezett tizennégy importáló vállalkozásnál 2000. I. félévben mintegy 30 \$ volt tonnánként.
- 19) Az importálók között voltak olyanok, amelyek keretszerződés alapján vásároltak, és a MOL Rt-vel is van keretszerződésük. E vállalkozások folyamatosan figyelve az árakat, azok függvényében vásároltak a MOL Rt-től vagy importból.
- 20) Az import ellenére az üzemanyagok nagykereskedelmi értékesítésének túlnyomó részét – igaz időben némileg csökkenő mértékben – a MOL Rt. adta. (lásd: 1 táblázat).

1. táblázat

**A MOL Rt. részesedése az üzemanyagok magyarországi
nagykereskedelmi értékesítéséből**

%-ban

Év	Motorbenzin	Gázolaj
1997.	89,1	90,0
1998.	85,3	85,8
1999.	83,9	84,7

III.

A MOL Rt. gazdálkodásának egyes jellemzői

- 21) A kőolajfinomítók hatékonyságát rendszeresen értékeli a Solomon tanácsadó cég. A finomítókat régióként veszi figyelembe, így például 135 finomító adataival számol az észak- és dél-amerikai térségben, és mintegy 100 finomító adatait értékeli a nyugat-európai és a közél-keleti régióból, amelyek együttesen ezen térség teljes kapacitásának 85 százalékát fedik le. A Solomon cég rendszeresen vizsgálja a Dunai Kőolajfinomító hatékonyságát, összevetve azt a nyugat-európai és közél-keleti térség finomítóival. A vizsgált időszakra vonatkozó elemzés szerint a Dunai Kőolajfinomító hatékonysága az alsó-közép kategóriába tartozott. Ezen belül az állandó költségek jól illeszkedtek a magasabb szintet képviselő vállalkozások adataihoz, a változó költségek közül azonban az energia költségek lényegesen magasabbak voltak az átlagosnál, ami annak következménye, hogy a Dunai Kőolajfinomító nem rendelkezik saját erőművel.
- 22) A MOL Rt.-nek a saját tőkéjéhez viszonyított adózás előtti eredménye 1997-1999. években alatta maradt a vegyipari ágazat hasonló mutatójának, és – 1998. évet kivéve – csak kismértékben haladta meg a nemzetgazdaság egészét jellemző arányt. Mindezt összefoglalóan a 2. táblázat mutatja be.

2. táblázat

A saját tőke arányos adózás előtti eredmény alakulása (1997-1999)

Megnevezés	% -ban		
	1997.	1998.	1999.
MOL Rt.	13,9	18,1	10,7
Vegyipari ágazat	19,5	18,4	13,1
Nemzetgazdaság	10,2	11,6	10,4

- 23) A vizsgált időszakban a kőolajfeldolgozó és kereskedelmi (ideértve a kiskereskedelmet is) üzletág az átlagosnál nagyobb mértékben járult hozzá a MOL Rt. eredményeihez (lásd 3. táblázat), amibe jelentős szerepet játszott, hogy a vizsgált időszakban a MOL Rt. a földgáz értékesítésén több tízmilliárd forintos veszteséget szenvedett el.

A tőke arányos üzemi eredmény
(1997-1999)

Megnevezés	%-ban		
	1997.	1998.	1999.
MOL Rt.	12,9	15,4	15,6
Kőolajfeldolgozás és kereskedelem	19,5	19,9	18,9

IV.

A MOL Rt. üzemanyag nagykereskedelmi árai

Az árképzés módszere

- 24) A MOL Rt. az üzemanyagok árait az „Üzemanyagok és tüzelőolaj árképzési szabályzata” című vezérigazgatóhelyettesi utasításban rögzítettek szerint alakította ki, amely egyaránt vonatkozott a nagykereskedelmi és a kiskereskedelmi árjegyzéki árak (listaárak) kialakítására.
- 25) A nagykereskedelmi listaár a MOL Rt. belföldi nagykereskedelmi eladóhelyein (telepein) nagy tételben (szállítóeszközben) végfelhasználás, készletezés vagy üzletszerű továbbértékesítés céljára eladott termékeinek érvényes árjegyzéki nagykereskedelmi ára, mely tartalmazza az adó és adójellegű ártényezőket (jövedéki adó, általános forgalmi adó).
- 26) A MOL Rt. az üzemanyagok nettó (adó nélküli) nagykereskedelmi árait folyamatosan a világpiacon érvényesülő jegyzési árakhoz (lásd 18. pont) igazította oly módon, hogy azt növelte a Magyarországra történő szállítás költségeivel; valamint az importáló további költségeivel. Ily módon az alkalmazott árelv szerint a belföldi ár a lehetséges import – mint alternatív beszerzési forrás – számított árával egyezett meg.

A tényleges nagykereskedelmi árak

27) A MOL Rt. tényleges üzemanyag nagykereskedelmi árai kisebb-nagyobb mértékben lefelé eltérhettek a nagykereskedelmi listaártól. A MOL Rt. ugyanis több szempont alapján, így a vásárolt mennyiségtől, a szerződés időtartamától és a fizetési feltételektől (határidőtől) függően engedményt adott vásárlóinak. Az engedmény mértékére nézve a MOL Rt. a vizsgált időszakban még nem alakított ki egyértelmű szabályokat. A vizsgált időszak egyes éveiben érvényesített átlagos nagykereskedelmi árakat a 4. táblázat tartalmazza.

4. táblázat

A benzin és a gázolaj nagykereskedelmi átlagárai

Időszak	Ft/liter	
	Benzin	Gázolaj
1997.		
1998.		
1999.		
2000. I. félév		

Az adatok a MOL Rt. üzleti titkát képezik.

28) A nagykereskedelmi listaárak a vizsgált időszak (1997. január – 2000. július) 43 hónapja alatt

- a motorbenzin esetében 1997. évben három;
- a gázolajnál 1997. évben két és 1999. évben egy

hónapban voltak magasabbak az árképzés alapjául szolgáló számított importárnál, mégpedig oly módon, hogy mindegyik termék esetében csak egy-egy hónap volt, amikor az eltérés megközelítette, illetve meghaladta a 2 százalékot (1,97 illetve 2,34 százalék).

29) Az egyes évek szintjén vizsgálva a MOL Rt. mind a motorbenzin, mind a gázolaj nagykereskedelmi listaárait a számított import árak alatt tartotta. Ezt mutatja a 5. táblázat.

**A MOL Rt. által alkalmazott üzemanyag nagykereskedelmi árak
és a számított importár viszonya.**

Időszak	Nagykereskedelmi listaár (számított importár = 100)	
	Motorbenzin	Gázolaj
1997.	97,2	94,8
1998.	95,6	94,8
1999.	94,8	94,0
2000. I. félév	92,4	96,7

A nagykereskedelmi költségek

- 30) A MOL Rt-nek folyamatosan figyelemmel kell kísérnie költségei alakulását, mert a számvitelről szóló – a vizsgált időszakban hatályos – 1991. évi XVIII. törvény szerint saját termelésű készleteit a mérlegben közvetlen önköltségen kell értékelnie. A számviteli önköltség azonban csak a termék előállítása érdekében közvetlenül felmerült, azzal szoros kapcsolatban álló és megfelelő mutatók segítségével elszámolható költség-tényezőket tartalmazhat, mely így az árakkal történő összehasonlításra nem alkalmas. Az árban (a vállalkozás által előállított termékek árainak összességében) ugyanis az egyes termékekhez közvetlenül nem hozzárendelhető költségeknek és a befektetett tőke hozamának (az ún. tőkeköltségnek) is meg kell térülniük.
- 31) Az előzőek szerinti termék árkalkulációkat a MOL Rt. az ún. vezetői számvitel (kontrolling) rendszerben sem készítette, az egyes egységek (divíziók) vezetői értékelése az azok egészére (termékeik összességére) vonatkozó számításokon alapult, melyek alapján a MOL Rt. folyamatosan figyelemmel kísérte költségeit és számos hatékonyságjavító programot hajtott végre a költségek csökkentése érdekében.

A MOL Rt. számításai

- 32) Az előzőekre tekintettel a MOL Rt. a vizsgálat számára kidolgozott egy olyan költségszámítási eljárást, amellyel – álláspontja szerint – meghatározható az egyes

termékek termelése és nagykereskedelmi értékesítése érdekében felmerült összes költség, amely így a termék nagykereskedelmi árával összevethető.

- 33) A számításokban a MOL Rt. a számviteli közvetlen önköltségen túlmenően figyelembevett közvetett költségeket és tőkeköltséget a közvetlen önköltségeik arányában osztotta fel az egyes termékek között.
- 34) A fentiekén túlmenően a MOL Rt. annyiban is eltért a számviteli önköltségtől, hogy költségként figyelembe vette
- a hazai kitermelésű kőolaj közvetlen önköltségének és piaci árának különbségét; valamint
 - a készletezési hozzájárulási díjat.
- 35) A benzin és gázolaj előzőek szerint számított nagykereskedelmi egységköltségét a 6. táblázat tartalmazza.

6. táblázat

A benzin és a gázolaj nagykereskedelmi költsége
(MOL Rt. számítás)

Időszak	Ft/liter	
	Benzin	Gázolaj
1997.		
1998.		
1999.		
2000. I. félév		

Az adatok a MOL Rt. üzleti titkát képezik.

Szakértői vélemény

- 36) A GVH a Legfelsőbb Bíróság ítéletének megfelelően szakértőt (dr. Sugár András Budapesti Közgazdaságtudományi és Államigazgatási Egyetem Regionális Energiakutató Központja) kért fel a MOL Rt. költségszámításainak értékelésére.
- 37) A szakértő a MOL Rt. által alkalmazott árképzési módszer tekintetében általános érvénnyel megállapította, hogy az üzemanyagok esetében nem indokolt az önköltség alapú árazás. Ugyanakkor ökonometriai-statisztikai számítások alapján arra a megállapításra jutott, hogy a MOL Rt. által alkalmazott – a nemzetközi gyakorlatban is

általánosan érvényesülő – árképzési módszer biztosítja az árak költségarányosságát, mert az üzemanyagok önköltségében meghatározó súlyt képviselő Brent kőolaj ár együtt mozog az üzemanyagok jegyzésáráival, a MOL Rt. üzemanyag nagykereskedelmi árai pedig a vizsgált időszakban pontosan követték a Brent áron alapuló jegyzésárakat.

- 38) A MOL Rt. által végzett költségszámítások kapcsán megállapította, hogy a MOL Rt. az önköltségszámítási elveket a szakmai követelményeknek, elméleti megfontolásoknak megfelelően használja, az alkalmazott számítási eljárások alapvetően tükrözik a termelési folyamat sajátosságait.
- 39) A konkrét számításokkal kapcsolatosan a szakértő az alábbi számszerűsített kritikai észrevételeket tette:
- a hazai kitermelésű kőolaj piaci áron történő figyelembevétele számvetélesen nem elfogadható, mert az a költségeken túl nyereségrészt is magában foglal;
 - egyres, a MOL Rt. egészének szintjén jelentkező költségeknek és kiadásoknak (bevételeknek) az üzemanyagok költségében való számbavétele nem indokolt.
- 40) Az előzőek szerinti megállapításokból adódó korrekciók alapján a szakértő által reálisnak tartott üzemanyag nagykereskedelmi költségeket a 7. táblázat tartalmazza. Szerepelnek a táblázatban (utolsó két oszlop) a 39.a. pont szerint szakértői észrevétel figyelmen kívül hagyásával számított költségek is, mert a szakértő utóbb úgy nyilatkozott, hogy a MOL Rt. közgazdaságilag jogosan értékeli a saját kitermelésű kőolajat világpiaci áron.

7. táblázat

A benzin és a gázolaj nagykereskedelmi költsége

Időszak	Benzin	Gázolaj	Ft/liter	
			Benzin	Gázolaj
			(a 39.a. pont szerinti korrekció nélkül)	
1997.				
1998.				
1999.				
2000. I. félév				

Az adatok a MOL Rt. üzleti titkát képezik.

V.

A vizsgálói indítvány

- 41) A Tpv. 71.§ (1) bekezdése szerinti vizsgálati jelentésben a vizsgálók elfogadták a MOL Rt. nagykereskedelmi költség számítását a készletezési hozzájárulási díj kivételével, mert azt a MOL Rt.-nek a saját előállítású üzemanyagok esetében nem kell fizetnie. A vizsgálói álláspont szerint ugyanakkor költségként elszámolható a MOL Rt. által az importált kőolaj, illetve üzemanyagok után fizetett készletezési hozzájárulási díjak összege, ami a vizsgált időszakban ugyan megközelítette, de nem érte el az üzemanyagok értékesítése után számításba vett készletezési hozzájárulási díjak összegét.
- 42) A MOL Rt. által végzett költségszámítások eredményei alapján a vizsgálók megállapították, hogy a MOL Rt. üzemanyag nagykereskedelmi árai a vizsgált időszakban jelentősen (5 százalékot rendre meghaladó mértékben) magasabbak voltak a tőkeköltséget (vagyis nyereséget) is magában foglaló nagykereskedelmi költségeinél, ezért indítványozták a jogsértés megállapítását.
- 43) Indítványozták továbbá, hogy a Versenytanács határozatában rendelje el a törvénybe ütköző állapot megszüntetését és tiltsa meg a törvény rendelkezéseibe ütköző magatartás további folytatását, illetve kötelezettségként írja elő a MOL Rt. részére a jogsértő árképzésének átalakítását, megjelölve, hogy az alkalmazott árformula mely tényezőit tekinti jogsértőnek.
- 44) A vizsgálók indítványozták a bírság kiszabásának mellőzését, figyelembe véve, hogy a MOL Rt. árképzési gyakorlata a nemzetközi gyakorlatnak megfelelő.

VI.

A MOL Rt. álláspontja

- 45) A MOL Rt. vitatta gazdasági erőfölényes helyzetét az üzemanyagok nagykereskedelmi piacán az alapján, hogy az üzemanyagok szabad importjára tekintettel nincs abban a helyzetben, hogy versenytársaira tekintet nélkül alakítsa ki árait.

- 46) Hivatkozott továbbá arra, hogy az a körülmény miszerint a Legfelsőbb Bíróság ítélete alapján vizsgálni kell a költségeket is, nem jelenti azt, hogy a nagykereskedelmi árakat kizárólag költségalapon kell megítélni. Álláspontja szerint a hangsúlynak – a költségek figyelembevételével mellett – továbbra is a versenyárral való összevetésen kell lennie, ami alapján a Tpv. 21. § a) pontjának megsértése nem állapítható meg.
- 47) Mindezek alapján a MOL Rt. jogsértés hiányában kérte az eljárás megszüntetését.
- 48) A MOL Rt. konkrétan vitatta:
- a) a vizsgálóknak a készletezési hozzájárulási díjjal kapcsolatos megközelítését, mert álláspontja szerint, ha a nagykereskedelmi ár tartalmazza (márpedig tartalmazza) a készletezési hozzájárulási díjat, akkor azt a reális összehasonlíthatóság érdekében a nagykereskedelmi költségek között is figyelembe kell venni, továbbá hivatkozott arra, hogy a Készletezési Szövetség a díjakat úgy alakítja ki, hogy az import-export egyenleg után fizetett díjak és a belföldi értékesítés után fizetett díjak összege általában egyensúlyban van;
 - b) a szakértő által a számításaihoz képest eszközölt korrekciókat, mert azok alapvetően számviteli megközelítésűek, miközben az adott esetben a gazdasági értelemben vett egységköltséget kellett meghatározni. (A szakértő 39.a. pont szerinti korrekció kapcsán teljes egészében, a 39.b. pont esetében pedig részben – számításai átdolgozása nélkül – elfogadta a MOL Rt. észrevételeit.)

VII.

A gazdasági erőfölény

- 49) A Tpv. 22.§ (2) bekezdése alapján gazdasági erőfölényben van az, aki gazdasági tevékenységet a piac többi résztvevőjétől nagymértékben függetlenül folytathatja, érdemben nem kell tekintettel lennie azok vele kapcsolatos piaci magatartására. A (3) bekezdés értelmében a gazdasági erőfölény megítéléséhez – egyebek mellett – vizsgálni kell az érintett piacra való belépés feltételeit, a vállalkozás pénzügyi helyzetét, valamint az érintett piac szerkezetét, a piaci részesedéseket.

- 50) A vizsgált magatartással érintett árupiac – a Tpv. 14.§ (2) bekezdése szerinti ésszerű helyettesítő áru hiányában (lásd: 6. pont) – a motorbenzin és a gázolaj.
- 51) Érintett földrajzi piacként (Tpv. 14.§ (3) bekezdés) a Versenytanács Magyarország egész területét vette figyelembe, tekintettel arra, hogy a MOL Rt. az érintett árukat az ország egész területén forgalmazza. Abból adódóan, hogy a MOL Rt. több környező ország piacának is szereplője, illetve egyes környező országok vállalkozásai jelen vannak a magyar piacon, elvileg felvetődhet az érintett földrajzi piacnak Magyarországnál szélesebb meghatározása is. A Versenytanács azonban a vizsgált időszakra nézve nem látott lehetőséget olyan – Magyarország területét meghaladó – földrajzi területet körülhatárolására, amelyen belül a piaci viszonyok olymértékben hasonlóak, ami az egységes piacként való kezelésre alapot adna. E megközelítésénél tekintettel volt arra is, hogy a környező országok kőolajfinomítói (az OMV és a Slofnaft kivételével) a magyar szabványnak nem megfelelő minőségű termékeket állítanak elő. Nem látta szükségesnek a Versenytanács azt sem, hogy Magyarország területénél szűkebb (regionális) földrajzi piacokat határozzon meg, mert a MOL Rt. ár- és üzletpolitikája országosan egységesnek tekinthető, az esetleges eltérések (pl. az engedményekben) nem kötődnek egyes földrajzi területekhez.
- 52) A gazdasági erőfölény megítélése a Tpv. 22.§ (3) bekezdése szerinti szempontok együttes mérlegelését igényli. Az azonban, hogy melyik tényezőt milyen súllyal indokolt figyelembe venni teljesen nem függetleníthető a vizsgált magatartás jellegétől. A Versenytanács álláspontja szerint az olyan, kizsákmányoló típusú visszaélések esetén, mint a tisztességtelenül (túlzottan magasan) megállapított ár, a piaci részesedés kell képezze a kiinduló pontot. Ezen magatartások esetében ugyanis alapvetően az elkövetés időszakában ténylegesen érvényesülő (statikus) piaci helyzetnek (az üzletfelek akkori reagáló képességének) van jelentősége.
- 53) A MOL Rt-nek az üzemanyagok nagykereskedelmi piacán a vizsgált időszakban fennálló 85-90 százalékos közötti részesedését olyan mértékűnek tekintette a Versenytanács, amely – az előzőekre is tekintettel – ezen a piacon megalapozza a MOL Rt. Tpv. 22.§ (2) bekezdése szerinti gazdasági erőfölényes helyzetét. A Versenytanács

álláspontja szerint az ilyen magas piaci részesedés csak egészen kivételesen – gyakorlatilag korlátozás nélküli és kockázatmentes piacralépési lehetőség, illetve intenzív lehetséges verseny esetén – nem alapoz meg gazdasági erőfölényt, amely feltételek a vizsgált időszakban nem álltak fenn. Új belföldi vállalkozások piacralépésével a MOL Rt-nek a vizsgált időszakban nem kellett számolnia (lásd: 11. pont). Az üzemanyagok liberalizált importja elvileg megfelelő feltételeket biztosított a lehetséges verseny számára. A gyakorlatban azonban

- az üzemanyagok viszonylag rövid gazdaságos szállítási távolságára, illetve
- az e távolságon belül lévő lehetséges versenytársak műszaki felkészületlenségére tekintettel

csupán két külföldi vállalkozás rendelkezett a magyarországi üzemanyag nagykereskedelmi piacra való belépés feltételeivel (az OMV és a Slovnaft, amelyek ténylegesen is szereplői az érintett piacnak), ami nem elégséges a magas piaci részesedés ellensúlyozására. Ezek a vállalkozások ugyanis kapacitásaikra tekintettel, továbbá azt is figyelembevéve, hogy annak túlnyomó részét nyilvánvalóan saját országuk (azon belül saját kúthálózatuk) üzemanyag ellátására kell fordítaniuk – érdemi piaci részesedést rövidtávon nem voltak képesek a MOL Rt. terhére szerezni.

VIII.

A visszaélés vizsgálata

- 54) A Tptv. 21. § a) pontja értelmében tilos tisztességtelenül eladási árakat megállapítani, amely alatt a joggyakorlat a túlzottan magas árakat érti. Ezért a Versenytanács részletesen azt vizsgálta, hogy a MOL Rt. által az üzemanyagokra érvényesített nettó (adó nélküli) nagykereskedelmi árak túlzottan magasak-e.
- 55) A Versenytanács kialakult gyakorlata (Elvi állásfoglalások 78., Versenyfelügyeleti Értesítő 2000. évi 5. szám) szerint az ár akkor minősül a Tptv. 21.§ a) pontjába ütközően túlzottan magasnak, ha meghaladja a gazdaságilag indokolt költségek és a befektetés adott szakmát jellemző kockázatával arányban álló hozama alapján adódó („tisztességes”) nyereség összegét.

- 56) A fenti elvi állásfoglalással összefüggésben a Versenytanács szükségesnek tartja egyértelműsíteni, hogy az alapján a gazdasági erőfölényben lévő vállalkozásra sem hárul (illetve a Tpv. alapján nem hárítható) olyan kötelezettség, hogy árait költségszámítások alapján kellene meghatározni. Szintén nem következik az állásfoglalásból, hogy az ár versenyjogi megítélése kizárólag (sőt: elsősorban) költségalapon történhet. A hivatkozott elvi állásfoglalás a gyakorlatilag monopolhelyzetben levő vállalkozásokra (pl.: kábeltelevíziós társaságokra) vonatkozó versenyjogi módszertani alapelv, mely akkor alkalmazandó, ha nem található összehasonlításra alkalmas (ún. benchmark) versenytár.
- 57) Az árak a költségek alapján történő megítélése különösen problémás az olyan több üzletágat magában foglaló vállalkozás esetében, mint a MOL Rt., és azon belül is a kőolaj feldolgozás tekintetében, ahol a termelés végtermékeként egyidejűleg több (un. iker) termék jelenik meg. Ilyen körülmények között ugyanis az egyes termékekhez (jelen esetben a motorbenzinhez és a gázolajhoz) kapcsolódó költségek, illetve a „tisztességes” nyereség alapját képező befektetések összege csak viszonylag nagy hibahatárral számszerűsíthető, és nincs is olyan általános érvényű költségfelosztási elv, amely versenyjogi eszközökkel kikényszeríthető lenne. Szintén nincs egyértelmű normája a „tisztességes” nyereség alapjául szolgáló hozamnak.
- 58) Megjegyzi a Versenytanács azt is, hogy adott időszakban, adott földrajzi területen gazdasági erőfölényben lévő, de egyébként – jellegüket tekintve – a versenyszférába tartozó vállalkozások esetében a rendszeres költségalapú árvizsgálat azért sem problémamentes, mert veszélyeztetheti a vállalkozásnak a költségtakarékosságon alapuló hatékonyságnövelésben való érdekelttségét. Az abból fakadó magasabb nyereség ugyanis elvileg is nehezen, gyakorlatilag pedig egyáltalán nem különíthető el a túlzottan magas árból fakadó (és ezért a vállalkozástól elvonandó) nyereségtől.
- 59) Ezért a Versenytanács álláspontja szerint, ha valamely piacon – ugyan korlátozottan, de – verseny van (lehet), vagyis létezik olyan tartós alternatív beszerzési forrás, amelynek árával elvileg összevethetők az erőfölényben lévő piaci szereplő árai, akkor ez az ár – ha nem is tökéletes, de általában elégséges pontosságot biztosító – mérceként alkalmazható a gazdasági erőfölényben lévő piaci szereplő árai megítéléséhez.

- 60) A MOL Rt. az üzemanyag nagykereskedelmi árai meghatározása során a lehetséges import árából indul ki. A lehetséges import árának két fő tényezője (a jegyzésár és a szállítási költség) nem vitathatóan versenykörülmények között alakul ki, vagyis a MOL Rt. által alkalmazott árkialakítási módszer lényegében egy versenyárat tesz meg a belföldi ár alapjául. A versenyár alkalmazása általános szabályként versenyjogi szempontból értelemszerűen nem kifogásolható. Az adott esetben azonban nem lehet eltekinteni attól, hogy a lehetséges importár (mint versenyár) meghatározásához figyelembe vett szállítási költség mellett a vizsgált időszakban nem érkezett üzemanyag Magyarországra. Ezért a MOL Rt. által alkalmazott versenyárnak kétségkívül van egy bizonyos spekulatív jellege (a Legfelsőbb Bíróság ítélete szerint „imaginárius versenyár”). Erre tekintettel a túlzottan magas árban megnyilvánuló visszaélészerű magatartás kizárásának nem feltétlenül elégséges feltétele az, hogy a MOL Rt. a saját maga által kialakított – a lehetséges verseny áron alapuló – árképzési szabályrendet betartja.
- 61) Mindezek alapján a Versenytanács – a Legfelsőbb Bíróság ítéletének megfelelően (lásd: 3. pont) – vizsgálta azt is, hogy a MOL Rt. üzemanyag nagykereskedelmi költségei (valójában a tőkeköltségben megjelenő nyereségre tekintettel: költségalapon számított árai) miként viszonyulnak az üzemanyagoknak – a lehetséges import ára alapján kialakított – tényleges nagykereskedelmi áraihoz.
- 62) A tényleges és a költségalapon számított üzemanyag nagykereskedelmi árak relatív eltéréseit a 8. táblázat foglalja össze. 8. táblázat

A MOL Rt. tényleges és költségalapon számított

nagykereskedelmi árainak eltérései

(%-ban, tényleges ár = 100)

Időszak	Motorbenzin		Gázolaj	
	a.	b.	a.	b.
1997.				
1998.				
1999.				
2000.I.félév				
1997-2000.I.félév	kb. 6	kb. 8	kb. 10	kb. 12

a = A MOL Rt. által számított nagykereskedelmi költség (lásd 6. táblázat) alapján.

b = A szakértői vélemény szerint számított nagykereskedelmi költség (lásd 7. táblázat utolsó két oszlop) alapján.

Az adatok, illetve a pontos adatok a MOL Rt. üzleti titkát képezik.

- 63) A Versenytanács a tényleges és a költségalapon számított árak összevetésekor alapvetően a vizsgált időszak (1997-2000. I. félév) egésze tekintetében mutakozó eltéréseket értékelte. Egy hosszabb időszak ugyanis értelemszerűen jobban tükrözi az árképzési módszer és a költségek közötti kapcsolatot, mint az átmeneti tényezők hatására mutakozó eltéréseket is tükrözö egyes évek. A rövidebb időtávon mutakozó eltéréseknek a szabály szerinti és a ténylegesen érvényesített árak eltérése tekintetében lehet jelentősége (részletesen lásd 72-74. pont).
- 64) A Versenytanács elsőként a – némileg magasabb eltérést mutató – szakértői számítást értékelte. Azzal az eltéréssel azonban, hogy a MOL Rt. által kitermelt kőolaj tekintetében – a szakértő által is egyértelműen elismerten kizárólag a számviteli szempontok alapján – számításba vett szakértői költség korrekciót figyelmen kívül hagyta. Álláspontja szerint ugyanis – függetlenül a költség valódiság elvére épülő számviteli szabályoktól – árképzési szempontból az a helyes megoldás, ha a saját előállítású anyagok olyan (piaci) áron kerülnek számbavételre, amilyen áron azt a vállalkozás értékesíteni tudná. Utal a Versenytanács arra is, hogy a MOL Rt-nek a hazai kitermelésű kőolaj után bányajáradékot kell fizetni, aminek célja a világpiaci árnál alacsonyabb kitermelési költségéből fakadó jövedelem elvonása. Ha ezt a jövedelmet az állam csak részben vonja el, akkor az egyértelműen a kőolaj-kitermelésben képződik, vagyis versenyjogi szempontból nem tekinthető a nagykereskedelmi üzletág termékein képződő jövedelemnek.
- 65) A szakértői számítások szerint a vizsgált időszak egészét tekintve a motorbenzin esetében kb. 8 százalékkal, a gázolaj esetében pedig kb. 12 százalékkal voltak magasabbak a tényleges nagykereskedelmi árak a költségalapon számított nagykereskedelmi árnál (a pontos adatok a MOL Rt. üzleti titkát képezik).
- 66) Az üzemanyagok nagykereskedelmi ára és (a figyelembevett tőkeköltségen keresztül nyereséget is magában foglaló) költsége közötti eltérés egyértelműen jövedelemként jelentkezett a MOL Rt-nél. Az eldöntendő kérdés ezért az, hogy erre a jövedelemre – mint előnyre – indokoltan vagy indokolatlanul tette-e szert a MOL Rt. Ennek vizsgálatakor a Versenytanács a fenti eltéréseket együtt értékelte azzal a körülménnyel,

hogy a MOL Rt. által érvényesített üzemanyag nagykereskedelmi árak végsősoron egy versenyáron alapulnak.

- 67) A MOL Rt. által figyelembevett versenyár abból a szempontból ugyan valóban spekulatív („imaginárius”), hogy a figyelembevett szállítási távolságból adódó szállítási költség mellett a vizsgált időszakban nem érkezett üzemanyag Magyarországra. Abban az összefüggésben azonban a figyelembevett ár a valós versenyviszonyokat tükrözi, hogy amennyiben a MOL Rt. és a magyar határ közelében lévő finomítók nem lennének képesek kielégíteni a magyarországi üzemanyag igényeket, akkor a többlet igényt csak ezen a (spekulatív) versenyáron lehetne kielégíteni. Ebben az összefüggésben a versenyár és a költségalapú ár közötti eltérés a magyar gazdaság versenyelőnyét fejezi ki. A versenyár MOL Rt. általi érvényesítése pedig azt jelenti, hogy ez a versenyelőny teljes egészében a MOL Rt-nél jelenik meg jövedelemként, ami azonban – mint magasabb hatékonyságból származó „többlet” jövedelem – versenyjogi szempontból főszabályként nem tekinthető indokolatlan előnynek.
- 68) A lehetséges import árán alapuló versenyár gazdaságpolitikai alapon természetesen vitatható, hiszen a magyarországi kőolajfeldolgozási kapacitások elégségesek a hazai igények teljes kielégítéséhez, vagyis a versenyáron történő import hosszútávon is szükségtelen. Ebben a gazdaságpolitikai megközelítésben az előzőek szerinti versenyelőny nem a MOL Rt-t, hanem a magyar gazdaság egészét (közvetlenül az üzemanyag-felhasználókat) „illetné meg”. Egy ilyen logika mentén a költségalapú árnál magasabb ár (illetve az abban keletkező jövedelem) a MOL Rt. olyan nyereségtöbbletét jelentené, amelyet meg kellene osztania a gazdaság más szereplőivel. A Versenytanács nem vitatja egy ilyen gazdaságpolitikai alternatíva választhatóságát. A költségalapon képzett üzemanyagáraknak versenyjogi kikényszeríthetőségére azonban nem lát lehetőséget. Versenyjogi szempontból ugyanis – az előzőekben kifejtettek szerint – a versenyár alatti költségekből eredő versenyelőnynek a termelőnél (adott esetben a MOL Rt-nél) történő megjelenése nem minősíthető indokolatlan előnynek.
- 69) A vizsgált időszakban a tényleges és a költségek alapján számított üzemanyag nagykereskedelmi árak 10 százalékos körüli eltérése alapján egyébként – kiemelten figyelembe véve a költségszámítás előzőekben hivatkozott objektív hibahatárait (lásd

57. pont) is – a Versenytanács összehasonlító versenyár hiányában sem látott volna alapot arra, hogy a MOL Rt. üzemanyagáraiban a vizsgált időszakban jelentkező „többlet” jövedelmet túlzottan magas árhoz vezető indokolatlan előnynek minősítse. Ezen megállapításnak nem mondanak ellent a rendelkezésre álló komplex jövedelmezőségi mutatók sem (lásd 22. és 23. pont). Ezek szerint a vizsgált időszakban a MOL Rt. egészének tőkearányos jövedelmezősége kisebb volt, mint a vegyipari ágazat egészét jellemző mutató; a kőolajfeldolgozási és -kereskedelmi üzletág tőkearányos jövedelmezősége pedig nem volt kiugróan magas a MOL Rt. egészének jövedelmezőségéhez képest.

- 70) Miután a Versenytanács a szakértői számítások szerinti eltérések alapján sem látta megállapíthatónak a túlzottan magas üzemanyagárakat, szükségtelennek ítélte a MOL Rt.-nek a szakértői számításokkal kapcsolatos (az eltérés csökkenése irányába mutató) észrevételeinek (lásd 48.b. pont) részletes vizsgálatát. A készletezési hozzájárulási díjjal kapcsolatosan a MOL Rt. álláspontjával (lásd 48.a. pont) szemben a Versenytanács a vizsgálok megközelítését (lásd 41. pont) ítélte elvileg megalapozottnak, annak egyértelmű számszerűsítését azonban szintén nem tartotta szükségesnek, mert az a vizsgáloi számítások szerint is csak olyan csekély mértékben érinthetné a számított eltérést, ami annak versenyjogi megítélésére érdemi hatással nem lehetne.
- 71) Mindezek alapján a MOL Rt. áralkítási módszerét a Versenytanács nem ítélte olyannak, mint amely – rendszerét tekintve – a Tpv. 21. § a) pontjába ütköző, túlzottan magas árakhoz vezetne.

A tényleges árak vizsgálata

- 72) Figyelemmel arra, hogy a MOL Rt. által kialakított árképzési szabály az előzőekben részletezettek alapján a vizsgált időszakban nem vezetett a Tpv. 21.§ a) pontjába ütköző árakhoz, a Versenytanács álláspontja szerint az áralkítási szabály megsértése – és csak az – eredményezhetett túlzottan magas üzemanyag nagykereskedelmi árakat.

- 73) A folyamatosan változó világpiaci árak – a csekély számú versenytárs mellett – elvileg alkalmat adhatnak a MOL Rt-nek arra, hogy a magas piaci részesedéséből fakadó erőfölényes helyzetét kihasználva túllépje a versenyárat jelentő árkialakítási szabálya szerinti árakat. A vizsgált időszakban meglévő tényleges versenytársai (az OMV és a Slovnaft) ugyanis rövid távon nyilvánvalóan csak viszonylag kis piaci részesedést tudtak volna szerezni a MOL Rt. versenyár feletti árai esetén is, és a magasabb ár mellett importálni képes vállalkozások is valószínűsíthetően csak hosszabb idő alatt lennének képesek megjelenni a magyar piacon. Mindez a túlzottan magas árat rövid távon gazdaságossá tehetné volna a MOL Rt. számára.
- 74) A vizsgált három és fél év tapasztalatai azt jelzik, hogy a MOL Rt. éves szinten az árkialakítási szabálya szerinti korlát alatt tartotta az üzemanyagok nagykereskedelmi árait, és a havi adatok alapján is csak egészen kivételesen – és minimális mértékben – lépte azt túl. Erre tekintettel a Versenytanács arra az álláspontra helyezkedett, hogy a MOL Rt. ténylegesen érvényesített üzemanyag nagykereskedelmi árai sem ütköztek a Tpvt. 21.§ a) pontjába.

A döntés

- 75) Mindezek alapján a Versenytanács figyelembevéve, hogy a MOL Rt.
- árkialakítási módszere a vizsgált időszakban önmagában nem vezetett túlzottan magas üzemanyag nagykereskedelmi árakhoz; továbbá
 - árait a vizsgált időszakban ezen árképzési szabály szerinti szint alatt tartotta az eljárást megszüntette.

IX.

Eljárási kérdések

- 76) Az eljárás alá vont MOL Rt. üzleti titkainak védelme érdekében kérte a tárgyalásról a nyilvánosság kizárását, ezért a Versenytanács határozatát – a Tpvt. 74.§ (3) bekezdésének alkalmazásával – zárt tárgyaláson hozta meg.

- 77) Miután a Versenytanács az eljárást megszüntette, az eljárás során felmerült költséget a Tpvt. 62. § (4) bekezdés utolsó mondata alapján az állam viseli.
- 78) A határozat felülvizsgálatára vonatkozó rendelkezés a Tpvt. 83.§ (1) – (2) bekezdésén alapul.

Budapest, 2004. október 12.