



VERSENYTANÁCS

Vj-061-119/2009.

A Gazdasági Versenyhivatal Versenytanácsa a **ÖKOMBI GmbH** kérelmező összefonódás engedélyezése iránti kérelmére indult eljárásban, amelyben további ügyfélként részt vett a **Hungarokombi Kombinált Fuvarozást Szervező Kft.** - tárgyaláson kívül - meghozta az alábbi

h a t á r o z a t o t

A Versenytanács engedélyezi, hogy az ÖKOMBI GmbH a MÁV Cargo Zrt.-vel közösen közvetlen - és ezen keresztül a Rail Cargo Austria AG egyedüli közvetett - irányítást szerezzen a Hungarokombi Kombinált Fuvarozást Szervező Kft. felett.

A határozat felülvizsgálatát az ügyfelek a kézbesítéstől számított harminc napon belül kérhetik a Fővárosi Bírósághoz címzett, de a Gazdasági Versenyhivatalnál benyújtandó keresettel.

I n d o k o l á s

I.

A kérelmezett összefonódás

- 1) A kérelmező ÖKOMBI GmbH (a továbbiakban: Ökombi) 2009. április 7-én szerződést kötött a Hungarokombi Kombinált Fuvarozást Szervező Kft. (a továbbiakban: Hungarokombi) üzletrészei 18,78 százalékanak megvásárlására.
- 2) Az Ökombi kérelmében jelezte továbbá, hogy Rail Cargo Austria AG/MÁV Cargo Zrt. „meg kívánja szerezni” a Hungarokombinak a szavazati jogok 13 százalékára jogosító saját üzletrészét is.
- 3) Az Ökombi a Gazdasági Versenyhivatalhoz 2009. május 6. napján benyújtott kérelmében a tisztességtelen piaci magatartás és a versenykorlátozás tilalmáról szóló módosított 1996. évi LVII. törvény (a továbbiakban: Tptv.) VI. fejezetének rendelkezései alapján az 1)-2) pontban hivatkozott üzletrészvásárlás engedélyezését kérte.
- 4) A kérelmezett részvényvásárlást a 139/2004/EK rendelet alapján az Európai Közösség Bizottságához nem kellett bejelenteni.

- 5) A vizsgáló által a Tpv. 68.§ (4) bekezdése alapján elrendelt hiánypótlást az Ökombi 2009. június 15-én teljesítette.
- 6) A vizsgáló eljárása [Tpv. 47. § (1) bekezdés a) pont] során 2009. július 7-én és július 28-án a tényállás tisztázásához adatokat kért harmadik felektől. A 2009. július 7-i adatkérést az érintettek 2009. július 28-án teljesítették, míg a 2009. július 28-i adatkérésre 2009. október 20-ig érkeztek meg azok az információk, amelyeket a vizsgáló a tényállás feltárásához elégségesnek ítélt.

II.

Az összefonódás résztvevői

Az RCA-csoport

- 7) Az Ökombi a Rail Cargo Austria AG (a továbbiakban: RCA) által irányított vállalkozás-csoport (a továbbiakban: RCA-csoport) tagja. Az RCA-csoport teljeskörű szállítás és logisztikai szolgáltatásokat nyújt Európa egész területén. Tevékenységei közé tartozik az áruszállítás, közületi szolgáltatások nyújtása, az ezekhez szükséges berendezések előállítása és üzemeltetése, valamint az ezen szolgáltatásokhoz kapcsolódó feladatok elvégzése. Ezen kereteken belül az Ökombi közút-vasút kísért kombinált (ún. ROLA) szállítmányozási (forgalom szervezési) szolgáltatást is végez.
- 8) Az RCA-csoport magyarországi tagjainak 2008. évi nettó árbevétele, továbbá külföldön honos tagjainak a Magyar Köztársaság területén a 2008. évben elért együttes nettó árbevétele – a csoporton belüli forgalom nélkül – meghaladta 15 milliárd forintot.

A Hungarokombi

- 9) A Hungarokombi üzletrészei jelenleg
 - 25,28 százalékban az Ökombi,
 - 14,45 százalékban pedig a szintén az RCA-csoporthoz tartozó MÁV Cargo Zrt. tulajdonában vannak.
- 10) A Hungarokombi és az általa irányított vállalkozás (a továbbiakban együtt: Hungarokombi-csoport) kizárólagos tevékenysége a ROLA forgalomszervezés. A Hungarokombi-csoport a 2008. évben 500 millió forintot meghaladó nettó árbevételt ért el.

A magyarországi ROLA-szolgáltatás sajátosságai

- 11) A ROLA a német Rollende Landstrasse (magyarul: gördülő országút) kifejezés rövidítése. A ROLA forgalom során a kamion egy rámpa segítségével hajt fel a speciális alacsony felépítésű vasúti vagonra (az utazás során a gépkocsivezető a vonaton tartózkodik), majd a vasúti célállomástól ismét közúton folytatja útját.
- 12) A ROLA-szolgáltatás igénybevétele – jóllehet állami támogatásban részesül – több felmérés szerint is érezhetően drágább, mintha a kamion az egész utat közúton tenné meg. A ROLA-szolgáltatás szükségessége ezért csupán abból adódik, hogy egyes országok (köztük Magyarország is) a közúti forgalom csökkentése érdekében csak előre meghatározott darabszámú kamiont engednek be területükre adott másik

országból. Ezen ún. közúti engedélykontingenseket évente kétoldalú szerződésekben határozzák meg. Mindez Magyarország Európai Unióhoz (EU) történő csatlakozását követően kizárólag a nem EU-tagállamok tekintetében érvényes, az EU határain belül történő árumozgás ugyanis nem korlátozható.

- 13) Magyarország területén ROLA-szolgáltatás Szeged és az ausztriai Wells között működik, melynek szervezésével kizárólag az Ökombi és a Hungarokombi foglalkozik. ROLA-szállítást a fenti útvonalon túlnyomó részben szintén az RCA-csoportba tartozó vállalkozások (köztük a MÁV Cargo Zrt.) végezték.
- 14) Bulgária és Románia 2007. évi EU-csatlakozását követően jelentősen csökkent a Szeged-Wells közötti ROLA forgalom, mert azt kizárólag az elsősorban Törökországból (kisebb részben Szerbiából és Montenegróból) érkező – az engedélykontingensből nem részesülő – kamionok kényszerültek igénybe venni. Ezen országok esetében azonban a nyugat-európai célállomások számos más útvonalon és szállítási móddal elérhetőek.

III.

Az engedélykérési kötelezettség

- 15) Az 1) pont szerinti üzletrészvásárlás révén az Ökombi részesedése a Hungarokombi üzletrészeiből $25,28+18,78=44,06$ százalékra emelkedik, ami a Tpv. 23. § (2) bekezdés a) pontja alapján nem alapozza meg a kérelmező egyedüli irányítás szerzését. Az Ökombi és a vele egy vállalkozás-csoportba tartozó MÁV Cargo Zrt. együttes részesedése azonban $25,28+14,45=39,73$ százalékról $44,06+14,45=58,51$ százalékra növekszik, mire tekintettel az Ökombi 1) pont szerinti üzletrészvásárlása a Tpv. 23. § (1) bekezdés b) pontja és a (2) bekezdés a) pontja alapján vállalkozások összefonódásának minősül
 - egyrészt, mint az Ökombi és a MÁV Cargo Zrt. közös közvetlen;
 - másrészt, mint a fenti két vállalkozást irányító RCA egyedüli közvetett irányítás szerzése a Hungarokombi felett.
- 16) Megjegyzi a Versenytanács, általában is igaz, hogy ha két vagy több egymástól nem független (egy vállalkozás-csoportba tartozó) vállalkozás külön-külön nem, de együttesen rendelkezik egy további vállalkozásban a szavazati jogok több mint ötven százalékával, akkor ezen vállalkozás közös közvetlen irányítóinak minősülnek. Az egy vállalkozás-csoportba tartozás ténye ugyanis külön megállapodás nélkül is elégséges alapot ad ezen vállalkozások együttszavazásának feltételezésére.
- 17) Megjegyzi továbbá a Versenytanács, hogy érdemben nem foglalkozott a kérelem azon részével, mely szerint az RCA/MÁV Cargo Zrt. „meg kívánja szerezni” a Hungarokombi 13 százalékos saját üzletrészt is. A Tpv. 28. § alapján ugyanis a „tervezett” tranzakciók (a nyilvános vételi ajánlat kivételével) nem adnak alapot kérelem benyújtására. Az ilyen kérelmet a Gazdasági Versenyhivatal hiánypótlásra (szerződés benyújtására vagy az irányítás megszerzésének igazolására) visszaadja a kérelmezőnek. Az adott esetben erre nem volt szükség, mert az összefonódás a Hungarokombi 13 százalékos saját üzletrésze RCA-csoport általi megszerzésének hiányában is megvalósult. Utal továbbá a Versenytanács arra is, hogy ezen további üzletrész szerzés nem független vállalkozások között történne, így további engedélykérést nem igényel.

- 18) Az összefonódással érintett vállalkozás-csoportok (a Tpvt. 26. § alapján a Hungarokombi- és az RCA-csoport) 2008. évi – a Tpvt. 27. § (1) és (2) bekezdés szerint számított – nettó árbevétele együttesen meghaladta a tizenötmilliárd forintot, és ezen belül mindkettő az ötszázmillió forintot, ezért a kérelmezett összefonódáshoz a Tpvt. 24. § (1) bekezdése alapján a Gazdasági Versenyhivatal engedélye szükséges.

IV. Az engedélyezés

- 19) A Tpvt. 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 (Tpvt. 14. §).
- 20) A Tpvt. eddigi alkalmazási tapasztalatai alapján a Versenytanács az összefonódás horizontális, vertikális, portfólió és konglomerátum hatásait vizsgálja. A Versenytanács gyakorlatát a Gazdasági Versenyhivatal Elnökének és a Versenytanács Elnökének 1/2003. számú Közleményében (a továbbiakban: Közlemény) foglalja össze.
- 21) Az összefonódás egyértelműen horizontális hatással jár, mert az összefonódásban résztvevő két vállalkozás-csoport egy-egy tagja (az Ökombi és a Hungarokombi) ugyanazon vasútvonalon (Szeged-Wells) végez ROLA szervezési szolgáltatást, s az összefonódás következtében a jelenlegi helyzet szerint a fenti viszonylatban az RCA-csoport a ROLA-szervezés tekintetében 100 százalékos részesedésre tenne szert.
- 22) Lényeges körülmény ugyanakkor, hogy
- a) az EU-n belüli fuvarozók korlátozás nélkül igénybe vehetik a Magyarországon történő áthaladáshoz az érezhetően olcsóbb közúti szállítást (lásd 12. pont);
 - b) a fenti fuvarozókhoz képest csekély és csökkenő arányú azon fuvarozók számára pedig, amelyek Magyarországon csak a ROLA szolgáltatás igénybevételevel juthatnának át, számos más lehetőség kínálkozik (lásd a 14. pontot).
- 23) Az előzőek alapján a Versenytanács álláspontja szerint az érintett piac (áru és/vagy földrajzi értelemben is) szélesebb valamennyi szóbajöhető igénybevevő számára, mint a Szeged-Wells viszonylatú ROLA-szolgáltatás. A Versenytanács ugyanakkor ezen – igénybevevői csoportonként nagy valószínűséggel eltérő – érintett piacok egyértelmű meghatározását szükségtelennek tartotta, mert álláspontja szerint a 22. a-b) pont alatti körülmények önmagukban kizárják, hogy az RCA-csoport a fenti horizontális hatás következtében gazdasági erőfölényes helyzetbe kerüljön.
- 24) A Hungarokombi és az RCA-csoport egymással vertikális kapcsolatban áll, mert a Hungarokombi által szervezett ROLA-szállítást az RCA-csoport egyes tagjai végzik. Nem elhanyagolható körülmény azonban, hogy az RCA-csoport az összefonódás nélkül is végez ROLA-szervezési tevékenységet az Ökombi révén. A Versenytanács álláspontja szerint ilyen esetben érzékelhető káros vertikális hatás kizárólag akkor jelentkezik, ha azon a piacon, amelyen mindkét vállalkozás-csoport jelen van (adott esetben: ROLA-szervezés) a horizontális hatás alapján erőfölényes helyzet alakul ki

vagy erősödik meg. Ennek hiányában a másik piacon (adott esetben: ROLA-szállítás) meglévő esetleges erőfölényes érzékelhető erősödésével sem kell számolni. Az előzőek mellett az adott esetben a Szeged-Wells viszonylatban a ROLA-szállítás tekintetében is kizárható, hogy az RCA-csoport gazdasági erőfölényes helyzetben lenne, mert a 21-22) pontban foglaltak értelemszerűen a ROLA-szolgáltatásra (szervezés+szállítás) igazak. Mindezek alapján káros vertikális hatással nem kell számolni.

- 25) A két vállalkozás-csoport további tevékenységei alapján portfólió hatás nem valószínűsíthető, és érzékelhető konglomerátum hatással sem kell számolni.
- 26) Mindezek alapján a Versenytanács a Tpvt. 77. § (1) bekezdés a) pontja szerinti határozatában – egyezően a Tpvt. 71. § (2) bekezdés alapján tett vizsgálói indítvánnyal – az összefonódást engedélyezte.
- 27) A Versenytanács a kérelmezett összefonódás esetében alkalmazhatónak találta a Tpvt. 63. § (3) bekezdésének ac) pontját, mely 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”.
- 28) Megjegyzi a Versenytanács, hogy határozatát a fenti 45 napos határidőn hozta meg, mert a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. törvény (a továbbiakban: Ket.) – a Tpvt. 44. § alapján alkalmazandó – 33. § (3) bekezdés c) pontja szerint „az ügyintézési határidőbe nem számít be ... a tényállás tisztázásához szükséges adatok közlésére irányuló felhívástól az annak teljesítéséig terjedő idő”, ami a jelen eljárás esetében 2009. július 7-től október 20-ig tartott. Mindemellett a Versenytanács kiemeli, a gazdaság működése szempontjából kifejezetten hátrányos, ha a piac szereplői által eldöntött tranzakciók késedelmet szenvednek, illetve, ha bizonytalanság keletkezik abban, hogy az adott tranzakció mikor hajtható végre. Az teljesen egyértelmű ugyan, hogy ha a kérelem nem tartalmazza az elbíráláshoz szükséges tényeket, akkor a Tpvt. 68. § (4) bekezdése alapján hiánypótlást kell elrendelni, ennek teljesítését követően azonban a Ket. fenti rendelkezésének alkalmazása már nem indokolt. Abban az esetben pedig, ha – mint a jelen eljárásban – az ügyfeleken kívüli vállalkozásoktól válik szükségessé tények beszerzése, célszerűbb (és az ügyfelek számára egyértelműbb helyzetet teremtő) megoldás az eljárásnak a Tpvt. 63. § (4) bekezdése alapján történő teljeskörűvé nyilvánítása a Közlemény 18. pontja alapján.

V.

Eljárási kérdések

- 29) A Tpvt. 63. § (3) bekezdése ac) pontjának alkalmazásából következőleg az eljárási díj megfizetéséről nem kellett rendelkezni, mert a kérelmező a Tpvt. 62. § (1) bekezdése szerinti kettőmillió forintot előzetesen lerőta. Megjegyzi a Versenytanács, hogy a Tpvt.-nek a 2009. évi XIV. törvény (a továbbiakban: Mt.) 6. § (1) bekezdésével 2009. június 1-jei hatállyal megállapított 62. §-ának (1) bekezdése szerint az eljárási díj ugyan négy millió forint, az Mt. 17. § (2) bekezdése szerint azonban a 6. § (1) bekezdését csak a hatálybalépését követően megvalósított összefonódások esetében kell alkalmazni. A jelen összefonódás az 1) pont szerinti szerződés 2009. április 7-i megkötésével megvalósult. A Magyar Köztársaság Polgári Törvénykönyvéről szóló

1959. évi IV. törvény 215. § (1) és (2) bekezdése alapján ugyanis ha a szerződés létrejöttéhez hatóság jóváhagyás szükséges, akkor a jóváhagyás megtörténtével a szerződés megkötésének időpontjától kezdődő hatállyal jön létre („valósul meg”).

30) A Versenytanács határozatát – a Tpvt. 73. § (2) bekezdésének alkalmazásával – tárgyaláson kívül hozta meg.

31) Az ügyfeleket megillető jogorvoslati jog a Tpvt. 83. § (1)-(2) bekezdésén alapul.

Budapest, 2009. november 4.