



GAZDASÁGI  
VERSENYHIVATAL

---

VERSENYTANÁCS

---

VJ/137-6/2009.

A Gazdasági Versenyhivatal Versenytanácsa a dr. Szécsényi László ügyvéd (Budapest) által képviselt **A-Way Infrastrukturprojektentwicklungs- und –Betriebs GmbH.** (Spittal an der Drau, Ausztria) és az ugyancsak dr. Szécsényi László ügyvéd által képviselt **Intertoll Europe Tanácsadó Zrt.** (Budapest) kérelmezők összefonódás engedélyezése iránti kérelmére indult eljárásban, melyben további ügyfélként részt vett a szintén dr. Szécsényi László ügyvéd által képviselt **A-WAY ITE Autópálya Zrt.** (Újhartyány) - tárgyaláson kívül - meghozta az alábbi

**h a t á r o z a t o t .**

A Versenytanács engedélyezi, hogy az A-Way Infrastrukturprojektentwicklungs- und - Betriebs GmbH. és az Intertoll Europe Tanácsadó Zrt. közös irányítást szerezzen az A-WAY ITE Autópálya Zrt. felett.

A határozat felülvizsgálatát a kézhezvételtől számított harminc napon belül a Fővárosi Bíróságnak címzett, de a Gazdasági Versenyhivatalnál benyújtható vagy ajánlott küldeményként postára adott keresettel lehet kérni.

**I n d o k o l á s**

**I.**

**A kérelmezett összefonódás**

- 1) A-Way Infrastrukturprojektentwicklungs- und –Betriebs GmbH. (a továbbiakban: A-Way) és az Intertoll Europe Tanácsadó Zrt. (a továbbiakban: Intertoll, együttesen: kérelmezők) között 2009. szeptember 30-án létrejött részvény adásvételi szerződés (a

továbbiakban: Szerződés) értelmében az A-Way megszerzi az A-WAY ITE Autópálya Zrt. (a továbbiakban: A-WAY ITE) részvényeinek 50%-át. A kérelmezők külön Részvényesi Megállapodást is kötöttek, amelyben részletesen rögzítették a társaság irányítási viszonyait.

- 2) A kérelmezők a Gazdasági Versenyhivaltól 2009. november 2-án benyújtott kérelmükben a tisztességtelen piaci magatartás és a versenykorlátozás tilalmáról szóló, módosított 1996. évi LVII. törvény (a továbbiakban: Tpv.) VI. fejezetének rendelkezései alapján az 1) pontban hivatkozott ügylet engedélyezését kérte.
- 3) A kérelmezők nyilatkozatuk szerint az 1) pontban hivatkozott ügylethez kötődően járulékos korlátozó hatású megállapodást nem kötöttek.

## II.

### Az összefonódás résztvevői

#### Strabag-Csoport

- 4) Az A-WAY a Strabag cégcsoport tagja, melynek anyavállalata a Strabag SE. A Strabag-csoport, az építőipar minden területén jelen van és jelentős európai építőipari vállalatként az egész világra kiterjedően tevékenykedik. A Strabag-csoport fő tevékenységi körei alapvetően három szegmensre oszthatók: épületek kivitelezése és mélyépítés, útépítés, illetve, alagútépítés és szolgáltatások.
- 5) A Strabag-csoporton belül ugyanakkor a koncessziós tevékenységek, így az autópálya működtetés a fenti tevékenységektől – így az útépítéstől – elkülönült üzletágot képez. A Strabag-csoport irányítása alá tartozik az AKA Alföldi Koncessziós Autópálya Zrt. (a továbbiakban: AKA), amely az akkori Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztériummal 1994. május 2-án aláírt koncessziós szerződés (a továbbiakban: M5 koncessziós szerződés) értelmében az M5 autópálya üzemeltetéséért és fenntartásáért felelős. Az AKA 1995. december 11-én az M5 autópálya üzemeltetésére és karbantartására megállapodást (a továbbiakban: O&M Megállapodás) írt alá az A-Way ITE jogelődjével. Az O&M Megállapodás szorosan kötődik az M5 autópálya koncessziójához, a Magyar Állam, mint a koncesszió átadója jóváhagyásával szabályozza az A-Way ITE kötelezettségeit.

- 6) A Strabag-csoportnak továbbá 25%-os részesedéssel érdekeltsége van a Mecsek Autópálya-Üzemeltető Zrt-ben, illetve részesedéssel rendelkezik a MAK Mecsek Autópálya Koncessziós Zrt-ben is, amelyek az M6/M60-as autópálya egyes szakaszainak üzemeltetéséért és karbantartásáért felelősek.
- 7) A Strabag-csoport 2008-ban Magyarországon elért – szűkített – nettó árbevétele meghaladja a 200 milliárd forintot.

#### G5-csoport

- 8) Az Intertoll a dél-afrikai székhelyű, infrastrukturális fejlesztésekben részt vevő, kivitelezéssel és alapanyag előállításal foglalkozó G5-csoport tagja. Az Intertoll koncessziós fejlesztéssel (projektvezetés és szervezés), üzemeltetéssel és karbantartással, útdíj infrastruktúra tervezésével és fejlesztésével, illetve szakértői konzultációs szolgáltatásokkal foglalkozik.
- 9) Az összefonódást megelőzően az Intertoll 100 százalékos részesedéssel rendelkezett az A-WAY ITE felett. Az A-Way ITE kizárólagos tevékenysége az M5 autópálya koncessziójához kötődő O&M Megállapodásban foglalt tevékenységek ellátása.
- 10) A G5-csoport – az Intertollon keresztül – aktív Magyarországon más autópályák üzemeltetése körében is, 50 százalékos részesedéssel rendelkezik az M6-os autópálya üzemeltetésében szerepet játszó Mecsek Autópálya-Üzemeltető Zrt-ben, illetve 10 százalékos részesedéssel a MAK Mecsek Autópálya Koncessziós Zrt-ben és 100 százalékban az Intertoll tulajdonában van a Duna-Intertoll M6-os Autópálya Üzemeltető Fenntartó Zrt. is.
- 11) A G5-csoport 2008- évben Magyarországon elért – szűkített – nettó árbevétele meghaladja az 500 millió forintot.

### III.

#### Az engedélykérési kötelezettség

- 12) Az 1) pont szerinti részvény adásvétel a Tpvt. 23. § (1) bekezdés b) és (2) bekezdés a) pontja alapján – mint az A-Way és az Intertoll közös közvetlen irányításszerzése az A-Way ITE felett – vállalkozások összefonódásának minősül.
- 13) Az összefonódással érintett vállalkozás-csoportok (a Tpvt. 26. § szerint a Strabag-csoport és a G5-csoport) – Tpvt. 27. § (2) bekezdése szerint számított – együttes nettó árbevétele meghaladta a tizenötmilliárd forintot, ezen belül mindkettőé külön-külön az 500 millió forintot. Ezért a kérelmezett összefonódáshoz – a Tpvt. 24. § (1) bekezdése alapján – a Gazdasági Versenyhivatal engedélye szükséges.

### IV.

#### Az engedélyezés

- 14) A Tpvt. 30.§ (1) bekezdése alapján az engedély iránti kérelem elbírálásakor mérlegelni kell az összefonódással járó előnyöket és hátrányokat. Ennek során vizsgálni kell többek között az érintett piacok szerkezetét; az érintett piacokon fennálló vagy lehetséges versenyt, a piacr lépés és a piacról történő kilépés költségeit, kockázatait, valamint műszaki, gazdasági és jogi feltételeit. Vizsgálati szempont továbbá az érintett vállalkozások piaci helyzete, gazdasági és pénzügyi képessége és az összefonódásnak a szállítókra, az üzletfelekre és a fogyasztókra gyakorolt hatása. Ugyanezen szakasz (2) bekezdése alapján a Gazdasági Versenyhivatal nem tagadhatja meg az engedély megadását, ha – az (1) bekezdésben foglaltakat figyelembe véve – az összefonódás nem csökkenti jelentős mértékben a versenyt az érintett piacon (14. §), különösen gazdasági erőfölény létrehozása vagy megerősítése következményeként.
- 15) Adott összefonódás versenyre gyakorolt hatásainak elemzése érdekében szükséges vizsgálni a Tpvt. 14. §-a alapján érintett áru- és földrajzi piacokat. Ebben a tekintetben az érintett piac elemzési körébe tartozik minden, az összefonódásban közvetlenül vagy közvetve résztvevő vállalkozás által értékesített áru és az értékesítéssel érintett földrajzi terület. Az összefonódás engedélyezhetőségének vizsgálata körében ugyanakkor részletes elemzést jellemzően azon érintett piacokon kialakuló versenyhatásokat szükséges

elvégezni, amelyek az összefonódással járó piaci struktúraváltozás körében érintettek valamely formában.

- 16) A Tpv. eddigi alkalmazási tapasztalatai alapján a Versenytanács az engedélyezés feltételeinek elemzése során az összefonódás horizontális-, vertikális-, portfólió- és konglomerátum hatásait vizsgálja, amelyet a saját több éves gyakorlatát tükröző a Gazdasági Versenyhivatal Elnökének és a Versenytanács Elnökének 1/2003. számú Közleményében (a továbbiakban: Közlemény) mutat be részletesen.
- 17) Az autópálya építés, üzemeltetés speciális, összetett szegmense az útépítéshez kötődő infrastruktúra-fejlesztési piacnak, hiszen egyaránt magában foglalja – többek között – az útépítést, az autópálya-fejlesztési projekt kivitelezését, az autópálya fenntartását – útdíjszedést, karbantartást, üzemeltetést.
- 18) Az autópálya-fejlesztési projektek állami megrendelésekhez kötődnek, jellemzően nagy tendereken kerülnek meghirdetésre. Magyarországon formáját tekintve több példa is megfigyelhető ezen projektek megvalósítására. Egyes esetekben a megrendelő állam a fejlesztés részeként átadhatja az üzemeltetést is koncessziós formában (ilyen az M5 autópálya), vagy annak egy részét egyfajta PPP (Public Private Partnership) formában (ilyen az M6 autópálya). Más esetekben az autópálya üzemeltetése nem kerül átadásra, az építési (kivitelezés) tevékenységet rendeli meg az állam.
- 19) Az autópálya üzemeltetés, karbantartás a fentiek alapján szűk értelemben véve egyrészt szorosan egy adott autópálya szakaszhoz kötődik, hiszen az állam adott – koncessziós vagy egyéb formájú – tenderen a fejlesztés, kivitelezés megszervezése mellett átad(hat)ja az ezzel kapcsolatos kötelezettségeket (és jogokat) is a nyertes pályázónak. Más értelemben ugyanakkor az üzemeltetés, karbantartás tevékenysége elkülöníthető és így további szegmensekre bontható.
- 20) Mindezek alapján a jelen összefonódás szűk értelemben véve kizárólag az M5 autópálya karbantartásának és üzemeltetésének piacát érinti, amely piacon az A-WAY ITE – az M5 koncessziós szerződés és a hozzá szorosan kapcsolódó O&M Megállapodás értelmében – kizárólagos jelleggel tevékenykedik. Ebben a tekintetben az összefonódás egyrészt káros horizontális hatással nem jár, hiszen a piacon korábban kizárólagos szereplő helyzete nem változik meg. Nem jár káros vertikális hatással sem az összefonódás ezen szűk értelmezés mentén, hiszen az AKA – amely a megrendelője a karbantartási szolgáltatásnak – ugyan vertikális viszonyban van az A-WAY ITE-vel, ám ez a viszony

már az összefonódást megelőzően is biztosította az A-WAY ITE kizárólagos jogát az üzemeltetés és karbantartás elvégzésére az O&M Megállapodás szerint. Ennek következtében nem jön létre olyan helyzet, amely – az összefonódást megelőző állapothoz képest – a vertikális integráció révén versenykorlátozó jellegű kizáró magatartásra ösztönözné az AKA-t, illetve a Strabag-csoportot.

- 21) Az összefonódás hatásai tágabb értelemben véve a magyarországi autópálya-fejlesztési projektek összefüggésében is értelmezhetőek. A felek ezen – földrajzi és egyéb szempontból – szélesebb piac tekintetében nem adtak be részletes adatokat piaci részesedésüket tekintve. Mindezzel együtt az megállapítható, hogy ezen piacon a fennálló és lehetséges versenyt jelentősen meghatározza a szektor azon sajátossága, hogy – közvetve vagy közvetlenül – az állam által kiírt tenderekhez kötődnek a piacralépési lehetőségek. Megjegyzi a Versenytanács, hogy nem kizárt ezen szélesebb értelemben vett tevékenység körében több érintett piac azonosítása – pl. autópálya fejlesztés, tervezés, kivitelezés, karbantartás, üzemeltetés stb. – ám a Versenytanács nem tartja valószínűsíthetőnek káros versenyhatások fellépését az összefonódás következtében ezen lehetséges érintett piacokon, így az érintett piac pontos határainak meghatározása a jelen összefonódás engedélyezéséről szóló döntés nem szempontjából nem releváns, ezért a Versenytanács ettől eltekint.
- 22) A 21) pont szerinti szélesebb értelemben vett piac tekintetben nem elsősorban a fennálló piaci részesedések, sokkal inkább a lehetséges belépésre alkalmas piaci szereplők száma és egymáshoz való viszonya válhat elemzési szemponttá. Ilyen tekintetben releváns körülmény lehet, hogy két piaci szereplő közös érdekeltséget szerez valamely üzemeltető cégben, amely elvileg felvetheti a közöttük kialakuló versenyt korlátozó koordináció veszélyét. (A versenyzők közötti, a versenyre káros koordináció lehetőségének kialakulása, vagy megerősödése adott összefonódással járó horizontális hatásnak minősül.)
- 23) A Versenytanács a fenti szempont elvi lehetősége mellett arra a következtetésre jutott, hogy – tekintettel a Strabag-csoport és a G5-csoport között már az összefonódást megelőzően kialakult kapcsolatokra (O&M Megállapodás, illetve az M6 autópályával kapcsolatos cégtulajdonlások, lásd 6) és 10) pontok) – az összefonódás nem erősíti meg az esetleges koordináció lehetőségét. Minderre tekintettel a Versenytanács nem tartotta szükségesnek annak részletes vizsgálatát sem, hogy a 21) pont szerinti, a piacért folytatott (lehetséges) versenyben pontosan mely – a kérelmezőktől független – további piaci szereplők játszhatnak szerepet.

- 24) Mindezek alapján a Versenytanács a Tpvt. 77. § (1) bekezdés a) pontja szerinti határozatában az összefonódást engedélyezte.
- 25) A Versenytanács – figyelemmel a Közleményben foglaltakra – alkalmazta a Tpvt. 63.§ (3) bekezdés ac) pontját, amely szerint a határozatot 45 napon belül kell meghozni, amennyiben az engedély a Tpvt. 30.§ (2) bekezdése alapján nyilvánvalóan nem tagadható meg.

## V.

### **Eljárási kérdések**

- 26) 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 négymillió forintot előzetesen leróta.
- 27) A Versenytanács határozatát – a Tpvt. 73. § (1) bekezdésének alkalmazásával – tárgyaláson kívül hozta meg.
- 28) Az ügyfeleket megillető jogorvoslati jog a Tpvt. 83. § (1)-(2) bekezdésén alapul.

Budapest, 2010. február 15.

dr. Gadó Gábor s.k.  
versenytanácsstag

dr. Szántó Tibor sk.  
előadó versenytanácsstag

dr. Dobos Gergely s.k.  
versenytanácsstag