



1054 Budapest, Alkotmány u. 5.
Levélcím: 1391 Budapest 62. Pf.: 211.
Telefon: (06-1) 472-8865
Ügyszám: VJ/14/2015.
Iktatószám: VJ/14-194/2015.

Betekintható!

A Gazdasági Versenyhivatal eljáró versenytanácsa a dr. M.- B. Gy. ügyvéd (Kende, Molnár-Bíró, Katona Ügyvédi Társulás, 1118 Budapest, Villányi út 47.) által képviselt **Balatoni Hajózási Zrt.** (8600 Siófok, Krúdy sétány 2.) eljárás alá vont vállalkozással szemben gazdasági erőfölénnyel való visszaélés tilalmának feltételezett megsértése miatt indult versenyfelügyeleti eljárásban meghozta az alábbi

határozatot.

A Gazdasági Versenyhivatal eljáró versenytanácsa a Balatoni Hajózási Zrt.-t – jogsértés vagy annak hiánya megállapítása nélkül – az általa tett alábbi kötelezettségvállalás teljesítésére kötelezi:

1. Számviteli szétválasztás, díjképzési rendszer

1.1. A Balatoni Hajózási Zrt. (a továbbiakban: Bahart) vállalja belső költség és bevétel elszámolási és felosztási, illetve díjképzési rendszerének módosítását az alábbi főbb szempontok mentén, illetve alábbi feltételeket teljesítve:

- A közforgalmú kikötő üzemeltetés és a kizárólag saját használatú kikötők üzemeltetésének szétválasztása, ezek önálló üzletágként való elszámolása, kezelése*
- A menetrendi és a séta- és programhajózás üzemeltetésének szétválasztása, ezek önálló üzletágként való elszámolása, kezelése*
- A kapcsolódó közvetlen árbevételek és költségek módosított hozzárendelése a fenti tevékenységekhez, arányának növelése*
- Árprézes helyzet hiányának ellenőrzése*
- A költségfelosztási, önköltségszámítási elvek felülvizsgálata, módosítása*
- Belső transzferár rendszer bevezetése*
- A kikötőhasználati díjak díjképzési elveinek rögzítése*

1.2. A Bahart vállalja a fenti 1.1 pont szerinti feladatok ütemezése vonatkozásában:

- Számviteli szétválasztás elveinek meghatározása, definiálása külső szakértő bevonásával, amely tartalmazza árprézes helyzet elkerülésére bevezetendő elveket 2018.12.31.*
- Díjképzés elveinek meghatározása, javaslata 2018.12.31.*
- Számviteli szétválasztás elveinek véglegesítése és a vállalatirányítási rendszerek felkészítése 2018.12.31.*

- Számviteli szétválasztás elveinek bevezetése és az árprés hiányának ellenőrzése 2019.01.31.
- Számviteli szétválasztás eredményei és új díjképzés alapján a díjak meghatározása 2020.03.01.

2. Díjak

A Bahart Kikötő Használati Szabályzat és Közforgalmú Kikötői Díjszabásban 2018. július 1-től a kikötő-használati díjakat 10%-kal csökkentette (100 Ft-os kerekítés mellett).

A Bahart vállalja ennek az átmeneti díjkorrekciónak a fenntartását az 1. pont szerinti elfogadott módszertan alapján kalkulált díjak 2020. 03. 01-i hatálybalépéséig, ehhez a díjhoz képest legfeljebb a versenytársak számára kedvező módon tér el.

3. Díjképzés és számviteli szétválasztás biztosítása és ellenőrzése

A díjképzés és a számviteli szétválasztási kötelezettség betartásának biztosítása és ellenőrzése érdekében a Bahart vállalja, hogy megbízási szerződést köt a Colosseum Budapest Kft-vel (1221 Budapest, Honfoglalás út 74.) Dr. Ludányi Arnold, mint személyében felelős ellenőrző biztossal a határozathoz mellékelte, GVH-val egyeztetett tartalmú megbízási szerződés szerint.

4. Marketing felületek, értékesítési pontok

4.1 A Bahart a versenytársak által igénybe vehető hirdetési felületek maximumát 2 m²-ről a kétszeresére 4 m²-re növelte, díjmentesen a módosított Kikötő Használati Szabályzat és Közforgalmú Kikötői Díjszabás alapján 2018.07.01-től.

A Bahart vállalja ennek fenntartását 2023.03.01-ig, azaz vállalja, hogy ezen időpontig ehhez a díjhoz képest legfeljebb a versenytársak számára kedvező módon tér el.

A Bahart vállalja a fentiek mellett, hogy a versenytársaknak biztosítja a meghirdetett árakon hirdetési felületet vásárolásának lehetőségét 2023.03.01-ig.

4.2 A Bahart vállalja, hogy 2019-es hajózási szezontól 2023. 03.01-ig elkülöníti

- a séta-és program hajós hirdetéseit
- a menetrendi hajószolgáltatásait és
- az általános hajózás népszerűsítését szolgáló hirdetéseit.

A BAHART vállalja, hogy saját séta- és programhajós hirdetéseit ugyancsak 4 m²-ben korlátozza majd 2023.03.01-ig.

5. Kikötőrendek módosítása downstream piaci verseny növelése érdekében

5.1 Siófok

A Bahart vállalja a siófoki személyhajó kikötő rendeltetésének és a kikötőrend módosítását az alábbiak szerint:

a) A „Rózsa-liget” előtti partszakaszon, önkorlátozó jelleggel, a kötelezettségvállalás elfogadásától számított 15 napon belül az A/3 jelű saját használatú kikötőrész 104 méter hosszát a partszakasz déli végétől indulva 20 méterre csökkenteti és a Bahart vállalja, hogy ezen a kikötőhelyen végzi gyorshajó szolgáltatását.

b) Ezzel egyidejűleg a „Rózsa-liget” előtti függőleges partfal Északi sarkától 26 méterre kiépített elektromos töltőállomás előtt egy 20 méteres új partszakaszt A/4-vel

jelölve, a továbbiakban - közforgalmú személyszállítási tevékenységet végző elektromos kishajók részére - közforgalmú kikötőként üzemelteti, a korlátok kiépítésének jogi előírásaira tekintettel 2019. március 31-étől.

c) A Bahart vállalja, hogy nem használja az A/2 kikötőrészt, azt teljes egészében csak a jelenlegi és jövőbeni közforgalmú személyszállítást végző versenytársak kiszolgálására tartja fenn 2023.03.01-ig

d) A Bahart vállalja, hogy „Rózsa-liget” előtti rakpart fennmaradó összesen 64 méteres szakaszát 2023.03.01-ig fenntartja a gyalogos közforgalom számára megnyitott sétányként.

5.2 Keszthely

A Bahart a tulajdonában lévő keszthelyi személyhajó kikötő közforgalmú kikötőrészként üzemeltetett C/1 partszakaszát 30 méterről 60 méterre növelte, ezzel egyidejűleg a saját használatú kikötőrészként üzemeltetett déli partszakaszát 90 méterről 60 méterre csökkentette 2018. július 1-től.

A Bahart vállalja, hogy a keszthelyi személyhajó kikötő 2018. július 1-től módosított kikötőrendjét fenntartja, és annak lényeges feltételeit, így a közforgalmú és saját használatú részek méretét legfeljebb a versenytársai számára előnyös módon változtatja meg 2023.03.01-ig.

5.3. Balatonfüred

A balatonfüredi kikötőben a Bahart vállalja a sorsolásos, forgószínpad rendszerű kikötőhely elosztás 2018. május 18-tól bevezetett rendjének fenntartását, 2023.03.01-ig, az alábbi főbb szabályok szerint:

- a sorsolás a 2, 3-as déli rész és 4. kikötőhelyekre vonatkozik
- a Bahart a fenti kikötőhelyek használati lehetőségét rögzíti a sorsoláskor – és fenntart legalább egy kikötő helyet úgy, hogy a következő hajózási szezonban új hajók is becsatlakozhassanak a rotációba, illetve az adott szezonban a közforgalmú kikötés lehetőségét biztosítani tuja
- a sorsolást minden hajózási szezon kezdete előtt legalább 10 nappal megtartja.

6. Veszteglés

A Bahart vállalja, hogy 2018. május 18-tól bevezetett veszteglési szabályokat, amelyek a közforgalmú partszakaszokon diszkrimináció-mentesen biztosítanak veszteglési lehetőséget, az alábbi főbb szabályok szerint fenntartja és legfeljebb a versenytársai számára előnyös módon változtatja meg 2023.03.01-ig:

- A veszteglési helyek meghatározásakor a Bahart törekszik arra, hogy a veszteglési hely igazodjon a napközbeni ki- és beszállítás helyéhez, így a legkevesebb mozgással járjon a vállalkozások számára, kivéve ha hajó veszteglése valamilyen objektív kikötő-használati ok miatt csak más kikötőhelyen, vagy más kikötőben lehetséges.
- A veszteglési lehetőséget a veszteglési minimum ár, LxB méret alapján számított meghirdetett listaár 100%-a ellenében biztosítja.

7. Tenderezés, veszteglés diszkrimináció mentessége

A BAHART az előző pontokban nem szabályozott esetekben – illetve az 5. pontban nem említett közforgalmi kikötők vonatkozásában vállalja, hogy amennyiben a kikötési lehetőségeket két egymást követő hónapban meghaladja a versenytársak felől érkező kereslet és az upstream kínálat bővítése, vagyis a kikötői helyek beruházás nélküli módosítása nem lehetséges, úgy a meglévő kikötési és veszteglési helyeket a fenti 5.3. pont szerinti rotációs rendszerben teszi hozzáférhetővé 2023.03.01-ig.

Amennyiben a rotációs rendszer a kikötő adottságai következtében valamilyen objektív akadály miatt nem érvényesíthető, a Bahart vállalja, hogy az elérhető kikötői helyeket tender keretében a nyílt közbeszerzési szabályok alkalmazásával teszi hozzáférhetővé a versenytársak számára.

8. Kötelezettségvállalás ellenőrzése

A Kötelezettségvállalás ellenőrzése kapcsán a BAHART vállalja, hogy a Kötelezettségvállalás 1-7. pontjaiban vállalt kötelezettségek prudens módon történő teljesítését, illetve a teljesítés megkezdését széleskörűen dokumentálva a Versenytanács döntése kézhezvételét követően az ott meghatározottak szerint igazolja a Gazdasági Versenyhivatal felé, az alábbiak szerint:

- *a részteljesítéseket a teljesítésre vállalt határidőt követő 30 napon belül a teljesítéseket dokumentálva igazolja a GVH felé,*
- *a legvégső határidőt (2020.03.01.) követő 60 napon belül a teljes vállalási csomag teljesítését dokumentálva igazolja a GVH felé.*

A határozat ellen a kézhezvételtől számított harminc napon belül közigazgatási per indítható. A keresetlevelet a Gazdasági Versenyhivatalnál kell benyújtani, elektronikusan, amely azt az ügy irataival együtt továbbítja a közigazgatási perre hatáskörrel és illetékességgel rendelkező Fővárosi Törvényszéknek. A törvényszék eljárásában a jogi képviselet kötelező.

I n d o k o l á s

I.

Az eljárás tárgya, főbb lépései

1. A Gazdasági Versenyhivatal (a továbbiakban: GVH) 2015. február 19-én versenyfelügyeleti eljárást indított a Balatoni Hajózási Zrt. (a továbbiakban: Bahart) ellen, mivel észlelte, hogy a Bahart az alábbi magatartásával a Tpv. 21. §-ának a) és j) pontjában foglalt tényállás megvalósításával valószínűsíthetően megsértette a Tpv. 21. §-ában előírt tilalmat.
2. Az eljárást indító végzés indokolása szerint a Bahart olyan módon alakította ki az általa üzemeltetett balatoni közforgalmú kikötők használatának feltételeit, amely alkalmas lehet a sétahajózást is magában foglaló balatoni személyszállítási piacon működő versenytársainak kizárására, és ezzel a piaci verseny fogyasztói kárt okozó korlátozására. A GVH számára az ügy indításakor rendelkezésre álló információk szerint
 - a balatoni közforgalmú kikötők meghatározó részét a Bahart üzemelteti tulajdonosként, a sétahajózás szempontjából legfontosabb kikötők, vagyis a

nagyhajók fogadására alkalmas, turisztikai szempontból kiemelt jelentőségű települések kikötői pedig mind a Bahart tulajdonában állnak;

- a kikötői szolgáltatásokhoz vertikálisan kapcsolódó hajózási piacokon is a legnagyobb piaci szereplőnek minősül a Bahart;
 - a Bahart legalább 2010 óta folyamatosan és jelentősen emelte a személyszállítási szolgáltatás tekintetében versenytársnak tekinthető vállalkozásokkal szemben a kikötő-használattal kapcsolatos különböző díjak mértékét (illetve új díjakat vezetett be); valamint
 - olyan módon alakította ki a kikötő-használat egyéb feltételeit (pl. versenytársak által használható partszakaszok, reklámok kihelyezése), amelyek jelentős költséget és versenyhátrányt jelenthetnek számukra, és így a piac lezárásához vezethetnek.
3. A versenyfelügyeleti eljárás az eljárást megindító végzés indokolása szerint kiterjed „*az eljárás alá vont által üzemeltetett balatoni közforgalmi kikötők használatával kapcsolatban a személyszállítási szolgáltatás tekintetében versenytársnak tekinthető vállalkozásokkal szemben 2010. január 1. után alkalmazott díjak és egyéb feltételek vizsgálatára*”.
4. Az eljárás 2016. szeptember 22-én kiterjesztésre került (VJ/14-107/2015. sz. irat):
- a. egyfelől a Bahart személyhajózási (különösen sétahajózási) szolgáltatása kapcsán 2010. január 1. után tanúsított árazási magatartásának vizsgálatára, mivel valószínűsíthető volt, hogy személyhajózási árai kikötő-használattal összefüggő díjakhoz viszonyított mértéke alkalmas lehetett a sétahajózást is magában foglaló balatoni személyszállítási piacon működő versenytársainak kizárására és a piaci verseny korlátozására;
 - b. másrészt annak vizsgálatára, hogy az eljárás alá vont vállalkozásnak a versenyfelügyeleti eljárást megindító végzésben megjelölt magatartása a Tpvt. 21. §-ának c) pontjában foglalt tényállás megvalósításával megsértette-e a Tpvt. 21. §-ában előírt tilalmat, mivel a rendelkezésre álló adatok szerint valószínűsíthető volt, hogy a Bahart egyes esetekben indokolatlanul elzárkózott versenytársaival való üzleti kapcsolatok létrehozásától, illetve fenntartásától.
5. Az eljárás vizsgálati szakaszában a vizsgálók a tényállás tisztázása érdekében több alkalommal adatok benyújtására, illetve nyilatkozattételre hívták fel a Bahartot és más, a balatoni sétahajózási piacon jelenlévő piaci szereplőket, tanú és ügyfél meghallgatásokat, valamint helyszíni szemlét tartottak, továbbá a Nemzeti Közlekedési Hatóságot (a továbbiakban: NKH) is megkeresték.
6. Az elvégzett vizsgálati cselekmények alapján a vizsgálók 2016. október 21-én, VJ/14-109/2015. számon a Versenytanács elé terjesztették a vizsgálati jelentést (annak Bahart által betekintheső változata VJ/14-110/2015), ezzel az eljárás a Tpvt. 47. §-ának (2) bekezdése alapján versenytanácsi szakaszba került.
7. Az eljáró versenytanács 2017. április 12-én megküldte az eljárás alá vont részére a versenyfelügyeleti eljárásban készült VJ/14-110/2015. számú vizsgálati jelentést észrevételezés céljából a Tpvt. 73. §-ának (3) bekezdése alapján.

8. Az eljáró versenytanács a Bahart vizsgálati jelentésre tett észrevételei (VJ/14-125/2015. sz. irat) és ezt követő adatszolgáltatásai figyelembevételével 2017. október 4-én kelt, VJ/14-142/2015. sz. végzésével a VJ/14/2015. számú versenyfelügyeleti eljárás iratait a tényállás további tisztázására, és így a vizsgálati jelentés kiegészítésére a vizsgálóknak visszaadta. A visszaadást követően 2017. november 10-én került újra az eljáró versenytanács elé az ügy.
9. Az eljáró versenytanács 2018. március 20-án közölte a Baharttal az ügyben kialakított előzetes álláspontját (VJ/14-155/2015. sz. irat).
10. A Bahart az előzetes álláspont megismerését követően kötelezettségvállalási szándékát jelezte (VJ/14-157/2015. sz. irat, lásd részletesen a VI. fejezetet) és úgy nyilatkozott, hogy amennyiben az eljárás kötelezettségvállalás elfogadásával kerül lezárásra, nem kéri tárgyalás tartását (VJ/14-162/2015. sz. irat).

II.

Az eljárás alá vont vállalkozás

11. Az eljárás alá vont Bahart jogelődei 1949 óta állami, majd önkormányzati tulajdonban voltak, jelenleg (2008 óta) részvényeinek 100%-a Balaton-parti önkormányzatok kezében van, amelyek közül a legnagyobb részvénytcsomaggal rendelkező Siófok szavazati aránya is 50%-nál alacsonyabb: 44,21%, ezt követi Keszthely Város Önkormányzata 12,00% és Balatonfüred Város Önkormányzata 9,00% részesedéssel, a többi önkormányzat pedig ennél kisebb (7,49%-0,02%) részesedésekkel.
12. A társaság főtevékenysége a belvízi szállítás, ezen belül alapvető feladata hajózási és kikötő-üzemeltetési tevékenység, melyeket vertikálisan integrált vállalkozásként végez. A hajózási tevékenységen belül végez menetrendszerinti személyhajózást, kompközlekedést, sétahajózást, rendezvény- és programhajózást. A társaság rendelkezik vitorláskikötői üzletággal és belkereskedelmi üzletággal, továbbá foglalkozik - többek között - hajóépítéssel, kotrással, strandok kialakításával, üzletek és vendéglátó egységek bérbeadásával, reklámhordozók értékesítésével.
13. A Bahart a közforgalmú kikötőkből származó bevételeit is a személyhajózási bevételek között tartja nyilván, a kikötő-üzemeltetési és a személyhajózási tevékenységeket nem különíti el sem számviteli, sem szervezeti szinten.
14. A Bahart bevételeinek nagyságrendileg egyharmada a kompközlekedési szolgáltatás nyújtásából származik. Második legnagyobb bevételi forrás a vitorláskikötői szolgáltatások nyújtása, ezt követik a személyhajózási szolgáltatásból származó bevételek. Előbbi három tevékenységi kör adja a Bahart összes bevételének több mint 80%-át.
15. A személyhajózási bevételeken belül a menetrendi hajózáshoz köthető a bevételek kb. kétharmada, sétahajózáshoz köthető a bevételek kb. negyede, míg a fennmaradó rész megoszlik kisebb hajózási szolgáltatások és a kikötő-használati szolgáltatás között. A Bahart teljes árbevételének 5%-nál alacsonyabb része származik a kikötő-használati díjakból.

16. Az eljárás alá vont vállalkozás a vizsgált időszak alatt minden évben nyereségesen működött.

III.

Balatoni kikötői szolgáltatások piaci viszonyai

III.1. Szabályozási környezet

17. A vízi közlekedésről szóló 2000. évi XLII. törvény (a továbbiakban: Vkt.) 79. §-a alapján a kikötő az üzemeltetés formájának szempontjából lehet közforgalmú - amelyet a kikötő üzemben tartója által meghirdetett feltételekkel bárki igénybe vehet -, vagy saját használatú (korábban: üzemi) - amely az üzemben tartó vállalkozásában végzett személyszállítási tevékenység keretében utasok ki- és beszállására, illetve az üzemben tartó részére érkezett áru kirakására vagy az általa onnan továbbított áruk berakására, tárolására szolgál.
18. A közforgalmú kikötőhelyeket előzetes bejelentés esetén bármely hajózási vállalkozás jogosult igénybe venni, ugyanakkor a menetrendszerinti hajók kikötéséhez a Bahart mint üzemben tartó köteles elsőbbséget biztosítani.¹
19. A kikötő, komp- és révátkelőhely, továbbá más hajózási létesítmény létesítéséről, használatbavételéről, üzemben tartásáról és megszüntetéséről szóló 50/2002. (XII. 29.) GKM rendelet 3. §-a alapján kikötő létesítéséhez és üzemben tartásához az NKH mint hajózási hatóság engedélye szükséges. Az NKH a kikötő első használatba vétele esetén használatbavételi engedélyt ad ki, mely 10 évre szól, ezt követően a kikötő csak üzemben tartási engedély birtokában üzemeltethető, mely szintén jellemzően 10 évre szól.
20. A közforgalmú kikötők kikötőrendjei tartalmazzák a kikötők rendeltetését (az engedélyezett forgalom típusát), amely alapján egy kikötő lehet nagyhajó, kishajó és/vagy csónakkikötő; illetve egyes esetekben (a vizsgálat tapasztalata szerint elsősorban kishajó kikötőknél) a kikötő jellegét is, ami lehet kedvtelési célú vagy kereskedelmi/személyhajó célú. Ezen fogalmakat a Vkt. 87. §-ának 18., 19. és 21. pontjai határozzák meg, miszerint:
- kedvtelési célú hajózás: vízijármű nem gazdasági célú, szabadidő eltöltését szolgáló használata;
 - kereskedelmi hajó: olyan hajó, amellyel gazdasági célú hajózási tevékenységet végeznek, a halászhajó kivételével;
 - kishajó: az a belvízi hajó, amelynek a hajótesten mért hossza a 20 métert nem éri el, valamint az a tengeri hajó, amelynek a hajótesten mért hossza a 24 métert nem éri el.
21. A Vkt. 87. §-ának 41. pontja értelmében veszteglőhely az úszólétesítmények rendeltetésszerű üzemeltetés közbeni, átmeneti tartózkodására kijelölt vízterület és

¹ Lásd a kikötő, komp- és révátkelőhely, továbbá más hajózási létesítmények általános üzemeltetési szabályairól, valamint az üzemeltetési szabályzatok alkalmazásáról szóló 49/2002. (XII. 28.) GKM rendelet 5. § (7) bekezdését.

csatlakozó partszakasz. A kikötőben kijelölt hajóálláson legfeljebb a használatbavételi (illetve üzemben tartási) engedélyben meghatározott számú úszólétesítmény vesztegelhet, mely veszteglő úszólétesítmények felügyelet nélkül hagyása tilos. A veszteglés szabályaira vonatkozó részletes előírásokat a vízi közlekedés rendjéről szóló 57/2011. (XI. 22.) NFM rendelet 7. fejezete tartalmazza.

22. Az eljárásban megkeresett NKH álláspontja szerint² a közforgalmú kikötők üzemeltetése kapcsán az NKH-nak jogszabályi felhatalmazás hiányában nincs lehetősége arra, hogy egy saját jogon üzemeltetett közforgalmú kikötő üzemeltetési körülményeit meghatározó kikötőrend jóváhagyása során követelményeket fogalmazzon meg, vagy számon kérjen más hajózási engedélyesek tevékenységének biztosítása érdekében. Nincs hatásköre továbbá piafelügyeleti és/vagy versenyjogi szempontok érvényesítésére sem.
23. Az NKH – jogszabályok alapján – a kikötő használattal kapcsolatos díjak, díjtételek egyedi vagy általános meghatározására, annak befolyásolására és ellenőrzésére sem rendelkezik hatáskörrel.³ A Bahart kikötő üzemeltetéssel kapcsolatos költségeinek kikötő-használati díjakban való érvényesítése, annak mértéke és aránya az NKH előtt nem ismert. Az NKH kiemelte továbbá, hogy hajózási hatósági szempontból a Kikötőrend, illetve a Bahart hajózási szabályzata és kikötői díjszabása nem minősül jogszabálynak, vagy olyan állami intézkedésnek, amelyek érvényessége és kötelező ereje közhatalmi aktuson nyugszik. Az NKH a Kikötőrend jóváhagyásakor csak az általános hajózásbiztonsági és hajózási technológiai előírások érvényesülését vizsgálja.
24. Az NKH álláspontja⁴ szerint ugyanakkor komoly hajózási problémát okoz, hogy a kikötők műszaki adottságai⁵ a kikötők megépítésétől fogva adottak. A 90-es évekig a személyszállító hajók kiválasztásának, Balatonon történő üzembe állításának szempontjai a meglévő adottságok figyelembevételével történtek. A 90-es évektől szaporodó más hajózási vállalkozások üzemeltetésében azonban már megjelentek nem a balatoni körülményekre, kikötői viszonyokra tervezett olyan hajók is, melyek kikötése, az utasok biztonságos ki- és beszállítása nem biztos, hogy lehetséges egy-egy általuk igénybe venni kívánt, nagy forgalmú, kiemelkedő idegenforgalmi vonzerővel bíró kikötőnél. Ebből adódóan a kikötő üzemeltetőjének feladata és kötelessége, hogy vizsgálja egy-egy más hajózási engedélyes hajójának kikötési lehetőségét, a személyek ki- és beszállításának biztonságát, figyelemmel az adott kikötő műszaki adottságaira, valamint forgalmi viszonyaira.
25. Az NKH nyilatkozata⁶ értelmében a balatoni kikötők üzemeltetési engedélyezésének feltétele az üzemeltetőnek a kikötő létesítményeire (partterületek, mólók, csatlakozó vízterület) vonatkozó használati jogosultságának megléte. Az ezek felett rendelkezni jogosult az általa üzemeltetett kikötő mások általi igénybevételi és használati lehetőségét szabadon határozhatja meg. A kikötő egészének vagy részeinek üzemeltetési formájának meghatározása a Bahart mint üzemeltető nyilatkozata alapján kerül az NKH nyilvántartási rendszerében rögzítésre. A saját jogon üzemeltetett közforgalmú

² VJ/14-55/2015. sz. irat 4. pont

³ VJ/14-55/2015. sz. irat 7., 8., 9. pont

⁴ VJ/14-55/2015. sz. irat 3. pont

⁵ A kikötésre alkalmas partél hossza, a személyek ki- és beszállítására engedélyezett partszakaszok partélének vízfelszín feletti magassága.

⁶ VJ/14-55/2015. sz. irat 3. pont

kikötőben a kikötő üzemeltetőjét nem kötelezi hajózási jogszabály arra, hogy más hajózási vállalkozás számára területet, igénybevételi lehetőséget biztosítson. Ha azonban ezt az üzemeltető önként megteszi, azt más vállalkozásokra azonos feltételeket biztosítva teheti csak meg.

III.2. Kikötői szolgáltatások

26. A személyhajózási szolgáltatások nyújtásához szükséges hozzáférési jellegű (a vertikális értékláncban elfoglalt fentebbi pozícióra utaló angol versenyjogi szakkifejezéssel: *upstream*) szolgáltatás a kikötő-használati szolgáltatás, amely esetében alapvetően kétféle szolgáltatást szükséges megkülönböztetni aszerint, hogy milyen céllal használja az adott hajó a kikötőt:
 - az utasok be- és kiszállítása, amely jellemzően egy rövid időtartamú használat (a Bahart esetében alkalmanként max. 30 perc);
 - a várakozás, vagy veszteglés, amelynek időtartama hosszabb.
27. A veszteglésen belül megkülönböztethető továbbá a téli, az éjszakai, illetve a nappali veszteglés, utóbbit akkor veszik igénybe a vállalkozók, ha az érkezés és a következő indulás között több mint fél óra telik el. A hajózási szezonban a nappali és az éjszakai veszteglésnek van jelentősége.
28. A kétféle igénybevétel között azonban keresleti szempontból nem csak az időtartamnak van jelentős szerepe, hanem a lokációnak is, hiszen míg az utasok be- és kiszállítására csak olyan kikötő lehet alkalmas, ahol nagy a turistaforgalom, és ahol a hirdetés/jegyértékesítés is megoldható, addig vesztegléskor e szempontoknak kisebb a jelentősége (különösen éjszakai veszteglés esetén).

III.3. A Bahart közforgalmú kikötői és kikötői szolgáltatásai

29. A Bahart jelenleg 20 közforgalmú kikötőt üzemeltet a Balaton partján, melyet a Vkt. 79. §-a (1) bekezdésének a) pontja értelmében bárki igénybe vehet a Bahart által közzétett feltételek alapján.⁷ Ezen felül a balatonmáriafürdői kikötő is közforgalmú kikötőként működött 2014-ig, amikor saját használatúnak minősítette a Bahart. A Bahart üzemelteti továbbá a szántódi révkikötőt, amely – a Tihanyrév kikötővel ellentétben – nem minősül személyhajó kikötőnek, mivel nem rendelkezik személyhajók kikötésére alkalmas partfallal.
30. A Bahart által üzemeltetett egyes kikötőket és azok típusát az alábbi ábra és táblázat mutatja be, amelyek alapján látható, hogy a Bahart kikötői lefedik a teljes balatoni régiót, és a Bahart valamennyi turisztikai szempontból kiemelt jelentőségű Balaton-parti településen rendelkezik közforgalmú kikötővel.

⁷ VJ/14-1/2015. sz. irat 1. sz. melléklet 12. pont

1. ábra: Bahart által üzemeltetett közforgalmú kikötők (és a szántódi révkikötő)



1. táblázat: Bahart által üzemeltetett közforgalmú kikötők

Megye / település	Kikötő típusa
Somogy Megye	
Siófok	személyhajó kikötő, vitorláskikötő
Balatonföldvár	személyhajó kikötő, vitorláskikötő
Balatonszemes	személyhajó kikötő, vitorláskikötő
Balatonlelle	személyhajó kikötő, vitorláskikötő
Balatonboglár	személyhajó kikötő, vitorláskikötő
Fonyód	személyhajó kikötő, vitorláskikötő
<i>Balatonmáriafürdő</i>	<i>személyhajó kikötő (2014-ig)</i>
Veszprém megye	
Szigliget	személyhajó kikötő, vitorláskikötő
Badacsony	személyhajó kikötő, vitorláskikötő
Révfülöp	személyhajó kikötő
Balatonakali	személyhajó kikötő
Balatonudvari-Fövenyes	személyhajó kikötő
Tihany	személyhajó kikötő, vitorláskikötő
Tihanyrév	révkikötő, személyhajó kikötő
Balatonfüred	személyhajó kikötő, vitorláskikötő
Csopak	személyhajó kikötő
Alsóörs	személyhajó kikötő
Balatonalmádi	személyhajó kikötő
Balatonkenese	személyhajó kikötő
Zala megye	
Keszthely	személyhajó kikötő, vitorláskikötő
Balatongyörök	személyhajó kikötő

Forrás: VJ/14-55/2015. sz. irat mellékletei

31. A Bahart a közforgalmú kikötőket a Magyar Állam nevében az NKH-tól kapott üzemeltetési engedély alapján működteti.⁸ Az üzemeltetési engedélyek általában 10

⁸ VJ/14-27/2015. sz. irat 2. pont

évre szólnak. Az üzemeltetési engedélyek meghosszabbítása folyamatban van, ami miatt több közforgalmú kikötő ideiglenes üzemeltetési engedéllyel működik.⁹ Ebben az esetben az NKH egy Hatósági Ellenőrzési Jegyzőkönyv keretében – az üzemben tartási engedély meghosszabbításának hosszadalmas ügyintézési idejére hivatkozva – az adott kikötő üzemben tartási engedélyét ideiglenesen meghatározott határnapig meghosszabbítja.

32. A Bahart kikötők duplikálásának, illetve azokat kiváltó új kikötők építésének nincs realitása, mivel a Bahart kikötői az adott települések, partszakaszok turisztikai szempontból kiemelt jelentőségű és látogatottságú pontjain helyezkednek el (amely jellemzőjük a hajózási szolgáltatások szempontjából lényeges is, hiszen pl. a sétahajózást nagy arányban veszik igénybe a turisták impulzus jelleggel).
33. A Bahart közforgalmú kikötőit bejelentkezési sorrendben (a Bahart visszaigazolása alapján) bárki jogosult használni, a használat helyét pedig az üzemeltető (kikötőmester) jelöli ki. A sétahajózási társaságok tehát nem konkrét kikötőhelyet bérelnek a kikötőben (mint pl. a vitorlás kishajók a vitorlás kikötőkben), hanem a megadott feltételek szerint, a rendelkezésre állás függvényében meghatározott ideig használhatják a közforgalmú kikötőhelyeket.
34. Az adott közforgalmú kikötőhelyet a magán hajózási vállalkozások hajói csak az utas be- és kiszállás idejére vehetik igénybe, várakozásra/veszteglésre csak a forgalmi helyzet függvényében, a Bahart külön engedélye alapján van lehetőség.
35. A kétféle igénybevétel nem különbözik abból a szempontból, hogy a hajók ugyanazt a partfalat (hajóállásokat) használják. Tehát legtöbb esetben földrajzilag nem különíthető el az utas be- és kiszálló hely, illetve a veszteglőhely. Ez alól kivételt egyedül a Balatonfüreden ideiglenesen épített, de 2014 júniusában szakhatósági engedélyek birtokában elbontott, fából készült ideiglenes veszteglőhelyek képeztek.
36. A kikötő-használat szabályait a Bahart a mindenkor hatályos Kikötőrendekekben, Kikötő Használati Szabályzatokban és Kikötői Díj szabásban határozza meg. A Kikötőrendekeket, azok módosításait az NKH hagyja jóvá.¹⁰ A hatályos jogszabályok, hatósági előírások és a kikötők üzemeltetési szabályainak betartása és betartatása a Bahart, mint üzemeltető felelőssége és kötelezettsége; ezek esetleges megsértése esetén köteles intézkedés foganatosítását kezdeményezni az illetékes hatóságoknál.¹¹
37. Az egyes kikötők részletes üzemeltetési szabályait a kikötőrendekek tartalmazzák. Az egyes kikötőrendekek a Bahart és az NKH honlapján, valamint az egyes kikötőkben is elérhetőek.¹² A kikötőrendekek elkészítésében a Bahart valamennyi ágazata részt vesz a szakterülete és a szakterületére vonatkozó jogszabályok alapján.¹³ A kikötőrendekek visszavonásig érvényesek; a módosítások időszerűségét a kikötő üzemeltetési feltételeinek jogszabályi változása, a fizikai paraméterek változása, korszerűsítések, átalakítások és egyéb előre nem látható körülmények határozzák meg.

III.4. Egyéb (nem a Bahart által üzemeltetett) közforgalmú kikötők és szolgáltatásaik

⁹ A Bahart az üzemben tartást engedélyező határozatokat és az üzemben tartást ideiglenesen meghosszabbító Hatósági Ellenőrzési Jegyzőkönyveket a VJ/14-27/2015. sz. irat 2. sz. mellékletében csatolta

¹⁰ VJ/14-1/2015. sz. irat 1. sz. melléklet 11., 13. pont

¹¹ VJ/14-1/2015. sz. irat 1. sz. melléklet 11. pont

¹² VJ/14-1/2015. sz. irat 1. sz. melléklet 12. pont; VJ/14-27/2015. sz. irat 3. pont

¹³ VJ/14-27/2015. sz. irat 3. pont

38. A vizsgálat által megkeresett NKH adatszolgáltatásában csatolta azon balatoni közforgalmú kikötők listáját, melyek nem a Bahart üzemeltetésében állnak,¹⁴ illetve az NKH honlapján¹⁵ elérhető a közforgalmú kikötők országos listája, amely a Bahart kikötőit is tartalmazza. Az NKH nyilvántartása 43 db nem a Bahart által üzemeltetett balatoni közforgalmú kikötőt tartalmaz, melyek üzemben tartói többségében különböző jachtklubok, szállodák, sportegyesületek.
39. Az NKH tájékoztatása¹⁶ szerint ugyanakkor a nem Bahart által üzemeltetett kikötők ugyan a Vkt. 79. §-a értelmében közforgalmú kikötőnek minősülnek, ám azok közforgalmú tevékenysége – kialakításuk, felszereltségük alapján – leginkább kedvtelési célú hajók fogadására, azok részére kikötői szolgáltatások értékesítésére korlátozódik. Emiatt e kikötők személyszállítási tevékenység (pl. menetrendszerinti, séta- vagy rendezvényhajózás) üzletszerű igénybevételére, ennek keretében utasok ki- és beszállítására, hajók veszteglésére, várakozására vagy tárolására alapvetően nem alkalmasak. Az NKH megjegyezte ugyanakkor, hajózási szezonon kívül kisebb személyszállító hajók téli tárolása az arra alkalmas kikötőkben lehetséges.
40. A nem a Bahart által üzemeltetett kikötőket a hajózási vállalkozók nyilatkozataik^{17,18,19} alapján csak veszteglés céljából és jellemzően kényszermegoldásként (amennyiben a Bahart elutasítja igényüket, és nem biztosít veszteglőhelyet hajóik számára) használták. A piaci szereplők nyilatkozatai szerint az utas be- és kiszállításhoz kapcsolódó kikötő-használati szolgáltatás – részben a szükséges infrastruktúra, részben a potenciális utasok hiánya miatt – a nem a Bahart által üzemeltetett közforgalmú kikötőkben nem vehető igénybe, ez alól csak a szervezett csoportok (rendezvények) lehetnek kivételek, ekkor utas felvételre eseti jelleggel más kikötőkben is sor kerülhet.
41. A piaci szereplők nyilatkozatai szerint a nem a Bahart által üzemeltetett kikötők használata veszteglés céljából is egyértelműen hátrányosabb (a több üresjárat, növekvő személyi és egyéb költségek miatt, illetve mivel a hajó reklámértéke nem tud érvényesülni üzemidőn kívül).^{20,21}

III.5. A balatoni közforgalmú kikötői szolgáltatások használatára vonatkozó adatok

42. Az ágazati szabályozó hatóság által kifejtettek alapján csak a Bahart kikötői alkalmasak a Balatonon személyszállítási tevékenység (pl. menetrendszerinti, séta- vagy rendezvényhajózás) üzletszerű igénybevételére, ennek keretében utasok ki- és beszállítására, hajók veszteglésére.
43. A vizsgálat által feltárt piaci információk alapján a sétahajózáshoz utasok ki- és beszállítása céljából szükséges kikötői hozzáférést a piaci szereplők kizárólag a Baharttól vesznek igénybe a Balatoni régióban összességében, illetve a turisztikai szempontból kiemelt jelentőségű Balaton-parti településeken külön-külön is.

¹⁴ VJ/14-55/2015. sz. irat 1. sz. melléklet

¹⁵ VJ/14-55/2015. sz. irat 1. sz. melléklet

<https://www.nkh.gov.hu/documents/12060/44310/K%C3%B6zforgalm%C3%BA+kik%C3%B6t%C5%91k.pdf/01983bfd-d572-4426-9ba6-6f3916d2a3a6?version=1.0&type=pdf>

¹⁶ VJ/14-55/2015. sz. irat 2. pont

¹⁷ VJ/14-80/2015. sz. irat 4. pont

¹⁸ VJ/14-82/2015. sz. irat. 4. pont

¹⁹ VJ/14-84/2015. sz. irat. 4. pont

²⁰ VJ/14-80/2015. sz. irat 5. pont

²¹ VJ/14-84/2015. sz. irat. 6. pont

44. A vizsgálat által feltárt piaci információk alapján a nem a Bahart által üzemeltetett kikötőket a piaci szereplők a Bahart elutasító magatartása esetén (így kényszermegoldásként) eseti jelleggel használják veszteglés céljából, illetve rendezvényhajózás során utas be- és kiszállítás céljából. A nem a Bahart által üzemeltetett kikötők ilyen célú használatának volumenéről pontos adatok nem állnak rendelkezésre, de nem valószínűsíthető, hogy összességében (akár a Balatoni régióban, akár a turisztikai szempontból kiemelt jelentőségű Balaton-parti településeken külön-külön) érdemi piaci részesedést tennének ki.
45. A forgalom kikötőnkénti megoszlása alapján - mind az összes hajóindulás, mind a vállalkozók általi hajóindulások alapján - Siófok, Balatonfüred és Keszthely kikötőinek van kiemelt jelentősége. Az összesített hajóindulások alapján közepes forgalmú kikötőnek tekinthető (sorrendben) Badacsony, Fonyód, Tihany, Balatonföldvár, Balatonboglár és Tihanyrév. A vállalkozók hajóindulásai alapján Badacsony, Fonyód és Tihany mellett Balatonlelle forgalma említhető még a 2010-2015 időszak összesített adatai alapján. Az alábbi táblázat a megoszlási adatokat a vállalkozók igénybevétele alapján képzett csoportok szerint mutatja be.

2. táblázat: A hajóindulások megoszlása kikötőnként (2010-2015)

Kikötők	Összes hajóindulás alapján	Vállalkozók hajóindulásai alapján
Siófok	16,7%	33,3%
Keszthely	11,6%	28,5%
Balatonfüred	17,7%	24,2%
Nagy forgalmú kikötők összesen	46,0%	85,9%
Közepes forgalmú kikötők összesen (Badacsony, Fonyód, Tihany, Balatonlelle)	25,5%	13,1%
Többi kikötő (14 kikötő)	28,5%	1,0%

46. A táblázat alapján a három nagy kikötő (Siófok, Balatonfüred és Keszthely) bonyolította az összes kikötés csaknem felét a 2010-2015 időszakban, a vállalkozók között azonban a részesedésük ennek majdnem kétszerese, vagyis a vállalkozók tevékenysége alapvetően erre a három kikötőre terjed ki. Az is látható, hogy míg a Bahart jelentős arányban használja (elsősorban menetrendi hajózásra) a kisebb kikötőket is, addig a csak séta és rendezvényhajózást nyújtó vállalkozók ezeken szinte egyáltalán nem jelennek meg.

IV.

Balatoni személyhajózási szolgáltatások piaci viszonyai

47. A jelen eljárás ügyindító és kiterjesztő végzéseik által meghatározott kontextusában a másik vizsgálandó piac, a kikötői hozzáférési szolgáltatásokhoz vertikálisan kapcsolódó (a vertikális értékláncban elfoglalt, az upstream szolgáltatáshoz képest lentebbi pozícióra utaló angol versenyjogi szakkifejezéssel: downstream) piac a személyhajózási szolgáltatások piaca, és azon belül is elsősorban a sétahajózás.

IV.1. Szabályozási környezet

48. A személyszállítási szolgáltatásokról szóló 2012. évi XLI. törvény 2. §-ának 14. pontja szerint *közforgalmú személyszállítási szolgáltatásnak* az a személyszállítási szolgáltatás minősül, amelyet – a közzétett feltételek alkalmazásával, díj ellenében – bárki igénybe vehet. Ez alapján tehát a sétahajózási és a menetrendszerinti személyszállítási szolgáltatás is közforgalmú személyszállításnak tekinthető.
49. A sétahajózási és a menetrendszerinti személyszállítási szolgáltatások elhatárolása kapcsán a személyszállítási szolgáltatásokról szóló 2012. évi XLI. törvény 2. §-ának 24. pontja meghatározza, hogy menetrendszerinti személyszállítási szolgáltatásnak a „személyek szállítására meghatározott rendszerességgel, meghatározott útvonalon, a fel- és leszállásra előzetesen kijelölt megállóhelyek között, vagy azok érintésével közlekedő, díj ellenében bárki által igénybe vehető járással végzett vasúti, vízi vagy közúti személyszállítási szolgáltatás” minősül. A menetrendszerinti személyszállítást ez alapján mindig legalább két kikötő közötti személyszállítást jelent.
50. A sétahajózás esetében a kiindulási és az érkezési kikötő jellemzően ugyanaz, és így a sétahajózás annak ellenére nem tartozik a menetrendszerinti személyszállítási kategóriájába, hogy a sétahajók is jellemzően előre meghirdetett időpontokban (tehát tulajdonképpen menetrend szerint) indulnak az adott kikötőből.
51. Hajózási tevékenység a Vkt. 51. §-a alapján az NKH által kiállított hajózási engedély birtokában végezhető, mely engedélyekről az NKH nyilvántartást²² vezet. Az NKH – nyilatkozata²³ szerint – több mint 400 db érvényes hajózási engedélyt tart nyilván, melyek mindegyike jogosultságot biztosít a Balaton területén gazdasági célú (pl. személyszállítási) tevékenység végzésére.²⁴
52. A kiadott engedélyek a társaságokat, egyéni vállalkozókat a Balaton vízterületén közforgalmú személyszállításnak minősülő szolgáltatás (amely lehet menetrendszerinti járat, menetrendszerinti sétajárat vagy egyedi megállapodás alapján különjárat) nyújtására is jogosítják. Figyelemmel ugyanakkor arra, hogy a nyilvántartás nem részletezi a hajózási tevékenység jellegét (személyszállítási vagy áruszállítási, esetleg egyéb vízen végzett gazdasági tevékenység), valamint az engedéllyel rendelkező társaságok döntő többsége nem a bejegyzés helyén folytatja a tevékenységét, ezért az NKH nyilvántartása alapján nem állapítható meg az egyes engedélyesek pontos működési területe sem. Így tehát az NKH nyilvántartása alapján nem határozható körül egyértelműen, hogy mely vállalkozások mely balatoni kikötőket érintően és pontosan milyen típusú személyszállítási szolgáltatást nyújtanak.
53. A hajózási szolgáltatások nyújtása során az utasok tájékoztatásával kapcsolatos elvárásokat a vízi személyszállítás feltételeiről szóló 261/2008. (XI. 3.) Korm. rendelet szabályozza. E rendelet 8. §-ának (4) bekezdése határozza meg azon adatok körét, melyet minden közforgalmú személyszállítási szolgáltatást nyújtó hajózási vállalkozás az általa igénybe vett valamennyi kikötőben köteles közzétenni, így egyebek mellett a vállalkozásra, annak elérhetőségére, az általa nyújtott szolgáltatások körére, díjára

²² A nyilvántartásban rögzítendő adatok körét a hajózási tevékenység engedélyezésének rendjéről szóló 28/2000. (XII. 18.) KöViM rendelet rögzíti

²³ VJ/14-55/2015. sz. irat 11. pont

²⁴ A Balaton területén személyszállítási engedéllyel rendelkezők listáját az NKH a VJ/14-55/2015. sz. irat 3. sz. mellékleteként csatolta.

vonatkozó információkat. Menetrendszerinti közforgalmú személyszállítás esetén a hajózási vállalkozás menetrendet is köteles közzétenni, melynek tartalmi elvárásait ugyanezen Korm. rendelet 5. §-ának (1) bekezdése határolja körül.

IV.2. A személyhajózási szolgáltatások főbb jellemzői: igénybevétel célja, árak

54. Az alábbiakban a sétahajózás, rendezvényhajózás, különjáratú hajóbérlés, gyorshajó vagy vízitaxi szolgáltatás, valamint a menetrendszerinti hajózás főbb jellemzői kerülnek bemutatásra.
55. A sétahajózási szolgáltatás során az adott sétahajóval 1-2 órás túra keretében egy meghatározott szakaszt járnak be (kört tesznek) a Balaton területén az utasok, a be és a kiszállás (az induló és a célállomás) helye azonos. A hajó sebességéből adódóan lehetőség nyílik a nézelődésre, továbbá az utasok további információt is kaphatnak (kvázi „idegenvezetés” keretében) a látottakhoz kapcsolódóan. A sétahajózást jellemzően a Balatonon nyaraló fogyasztók veszik igénybe, nyaralásuk helyszínén. A szolgáltatás igénybevételét továbbá befolyásolja az időjárás is; előbbiekre tekintettel a szolgáltatás igénybevétele kapcsán jellemzőbb az impulzus-vásárlás, mint az előre tervezés. Ezt támasztják alá a magán hajózási vállalkozások nyilatkozatai is, melyek szerint sétahajózási árbevételük jelentős része (70-100%-a) a kikötői, helyszíni értékesítésből realizálódik.²⁵
56. A szolgáltatás igénybevétele során az ár a döntő szempont. Figyelemmel arra, hogy az 1 órás sétahajózási szolgáltatás nyújtása a legjellemzőbb szolgáltatás a Balatonon²⁶, valamint erre vonatkozóan áll rendelkezésre az adatot szolgáltató vállalkozásoktól információ, így a vizsgálat e szolgáltatás árait vette figyelembe az egyes vállalkozások árainak összehasonlítása során. A rendelkezésre álló adatok alapján megállapítható, hogy az 1 órás sétahajózási jegyek árai az adatot szolgáltató valamennyi hajózási vállalkozás²⁷ – köztük a Bahart esetében is – azonosak voltak az adatszolgáltatás időpontjában; felnőttek részére 1600 Ft-os, gyermekek részére 700 Ft-os jegyár nyújtásával. A jegyárakban egyes hajózási vállalkozások adatszolgáltatása²⁸ alapján 2013 óta lényegében nem történt változás, az ezt megelőző években 2008-tól 2013-ig pedig csupán csekély mértékű emelkedés volt megfigyelhető.
57. A rendezvényhajózás nevéből adódóan is meghatározott rendezvényeken való részvételhez (így pl. céges csapatépítőhöz, esküvőhöz) kapcsolódik, így azon csak az előre meghívott, adott társasághoz tartozó csoport tagjai vehetnek részt. Ezen szolgáltatás jellege és célja teljes mértékben eltér a sétahajózási szolgáltatástól, leginkább a különjáratú hajóbérléshez hasonlítható. A különjáratú hajóbérlés (ide értve a „hajóbérlés kapitánnyal” elnevezésű, charter jellegű szolgáltatást is) során a rendezvényhajózáshoz hasonlóan meghatározott – általában szűk körű – társaság a saját előre meghatározott céljaira, előre meghatározott időpontban veszi igénybe az adott

²⁵ VJ/14-41/2015. sz. irat 2. pont; VJ/14-35/2015. sz. irat 2. pont; VJ/14-40/2015. sz. irat 2. pont; VJ/14-48/2015. sz. irat 2. pont; VJ/14-42/2015. sz. irat 2. pont.

²⁶ Jellemző szolgáltatás még ez érintett vállalkozások részéről a különjáratú hajóbérlés, ezek óradíjaiban azonban a hajó méretétől és jellemzőitől függően jelentős eltérések mutatkoznak. (A vállalkozások által szolgáltatott adatok alapján az egyes hajók bérlésének díjai 13.000 és 39.000 Ft között mozogtak a bérelni kívánt hajótól függően.)

²⁷ VJ/14-35/2015. sz. irat 13. pont; VJ/14-39/2015. sz. irat 13. pont; VJ/14-41/2015. sz. irat 13. sz. melléklet; VJ/14-42/2015. sz. irat 5. sz. melléklet; VJ/14-48/2015. sz. irat 13. pont

²⁸ VJ/14-41/2015. sz. irat 13. sz. melléklet; VJ/14-42/2015. sz. irat 5. sz. melléklet; VJ/14-48/2015. sz. irat 1. pont

hajót. Ez a szolgáltatás is – függetlenül a résztvevők számától és a hajó mérettől – csak a hajót bérlő társaság tagjai részére érhető el, egy sétahajózni vágyó, egyéni impulzusfogyasztó számára nem. A hajóbérlés egy személyre eső költsége emellett jelentős mértékben meghaladja a sétahajózás egy főre eső költségét. (Ezt támogatja az egyik magán hajózási vállalkozás nyilatkozata²⁹ is, mely szerint a hajóbérlést általában a magasabb fizetési képességgel rendelkező megrendelők veszik igénybe, akiknek magasabb igényei és minőségi követelményei vannak.)

58. A gyorshajó vagy vízitaxi szolgáltatás célja jellemzően a fogyasztók A pontból B pontba történő gyors eljuttatása³⁰, konkrét úti cél hiányában pedig a nagy sebességű élményhajózás, „száguldás”.³¹ E szolgáltatást jellemzően kisebb (max. 25 fős) gyorshajókkal, motorcsónakokkal nyújtják, így a sétahajózás egyik legfontosabb jellemzője, a kényelmes nézelődés nem tud megvalósulni.
59. A menetrendszerinti hajózás legalább két kikötő között előre meghirdetett menetrendszerinti vízi személyszállítási tevékenység. A szolgáltatás célja tehát a fogyasztók meghatározott időtartam alatt A pontból B pontba való eljuttatása, és nem a kedvtelési, „nézelődési” célú hajózási biztosítása. Ettől eltekintve ugyanakkor a hajó sebessége lehetővé teszi a nézelődést, valamint e menetrendszerinti hajókról is lényegében ugyanaz a táj látható, mint a sétahajókról.
60. A menetrendszerinti hajózás árazása km-alapú, egy 10-20 km közötti jegy (pl. a népszerű Balatonfüred-Siófok útvonal) 2015-ben a sétahajó jegyekhez hasonlóan 1600 Ft volt, ugyanakkor ha a sétahajózáshoz hasonlóan a kiinduló kikötőbe való visszatérést is figyelembe vesszük, az ehhez szükséges menettértil jegy 3000 Ft volt, a sétahajózással összevethető menettértil jegy egy rövidebb (pl. Tihany-Balatonföldvár) útra is 2160 Ft-ba került.

IV.3. A Bahart személyhajózási szolgáltatásai

61. A Bahart sétahajózási szolgáltatásait³² főidényben valamennyi (Siófok, Balatonfüred, Badacsony, Keszthely, Balatonföldvár, Balatonboglár, Balatonalmádi, Révfülöp, Balatonkenese, Balatonlelle, Balatonmáriafürdő, Alsóörs, Csopak, Fonyód, Tihany, Balatonakali, Szigliget, Balatongyörök és Balatonszemes) személyhajó kikötőjéből kiindulva nyújtja. Elő és utószezonban jellemzően csak a nagyobb turistaforgalmú kikötőkből (pl. Balatonfüred, Keszthely, Siófok, Balatonföldvár) indulnak rendszeresen sétahajói.
62. A Bahart – nyilatkozata szerint – 6 darab 25 és 125 fő közötti befogadóképességű személyhajóval (mely kikötőnként 1 hajót jelent) végez sétahajózási tevékenységet.³³
63. A Bahart nyilatkozata³⁴ alapján ugyanakkor az előbbi, alapvetően sétahajózási szolgáltatást nyújtó hajók mellett bármely személyhajó képes sétahajó szolgáltatást

²⁹ VJ/14-42/2015. sz. irat 5. pont

³⁰ Ennek teljes árú menettértil díja Balatonfüred-Tihany útvonalon 3.500 Ft., Balatonfüred-Siófok útvonalon 5.000 Ft, míg Siófok-Balatonfüred-Tihany útvonalon 5.600 Ft.

³¹ Ennek a 10 perces szolgáltatásnak az ára 1.500 Ft.

³² A Bahart 2015. évi szezonra vonatkozó menetrendjét és programfüzetét a VJ/14-27/2015. sz. irat 20. sz. melléklete tartalmazza.

A 2016. évi idényre vonatkozó menetrendet a VJ/14-70/2015. sz. irat melléklete tartalmazza

³³ VJ/14-1/2015. sz. irat 5. sz. melléklet 1. pont

³⁴ VJ/1472/2015. sz. irat

nyújtani, és a menetrendi tevékenység után elő is szokott fordulni, hogy ezen hajók eseti jelleggel sétahajózási szolgáltatást is nyújtanak.

64. Menetrendszerinti személyszállításnak a Bahart kikötőrendje szerint a közforgalmú belvízi személyszállításban legalább két kikötő között a szolgáltató előzetesen közzétett menetrendje szerint, előre meghatározott vonalakon közlekedő személyszállító hajó által végzett személyszállítás minősül. Ilyen tevékenységet a Balatonon jelenleg kizárólag a Bahart végez, más hajózási társaságok menetrendszerinti személyszállítási tevékenységet nem folytatnak.³⁵
65. A Bahart menetrendszerinti hajójáratok főidényben, illetve elő- valamint utószezonban valamennyi Bahart által üzemeltetett kikötőt érintően közlekednek. A kora tavaszi és késő őszi hétvégéken pedig a nagyobb, forgalmasabb (Siófok – Balatonfüred – Tihany, illetve Fonyód – Badacsony útvonalakon) kikötőkből indulnak járatok.³⁶
66. A Bahart a menetrendszerinti személyszállítás és a sétahajózás keretébe tartozó szolgáltatásokon túlmenően egyéb hajózási szolgáltatásokat, így gyorshajó, illetve vízitaxi szolgáltatást is nyújt.³⁷

IV.4. A Bahart személyhajózási versenytársai

67. A vizsgálat által feltárt adatok – a Bahart és egyes versenytárs hajózási vállalkozások nyilatkozatai – alapján a balatoni személyszállítási piacon a Baharton kívül az alábbi vállalkozások vannak (vagy voltak a vizsgálat időszak alatt) jelen séta- és rendezvényhajó (illetve egyéb, nem menetrendszerinti szolgáltatásokkal, mint a különjáratú hajóbérlés, gyorshajó/vízitaxi) szolgáltatásokkal:

- Árbocfény Kft.,
- Balatoni Sétahajózási Kft.,
- Balatoni Villamoshajó Kft.,
- Dreamline Kft.,
- Földvár-Echo Kft.,
- Napfler Plusz Kft.,
- Nautika Kft.,
- T Flotta Kft.,
- Vanyolai Kft.,
- Digital Nautics Kft.
- Koller Tibor Csaba egyéni vállalkozó,
- Szilágyi Miklós (Yachtparty) egyéni vállalkozó.

IV.5. Piaci részesedések a balatoni személyhajózási piacon

68. A Bahart 2014. évi Éves Beszámolójának Kiegészítő melléklete³⁸ szerint a Bahart saját maga által becsült piaci részesedése a séta- és rendezvényhajózás területén 80-85%, a 2015. évi Kiegészítő melléklet szerint pedig 75% a részesedése,³⁹ azaz a Bahart a teljes balatoni régióban saját becslése szerinti is 80% körüli részesedéssel rendelkezik a séta

³⁵ VJ/14-1/2015. sz. irat 1. sz. melléklet 8. pont

³⁶ A Bahart menetrendszerinti járatait érintő részletesebb információkat a Bahart 2015. évi (VJ/14-27/2015. sz. irat 20. sz. melléklet) és 2016. évi (VJ/14-70/2015. sz. irat melléklete) menetrendje tartalmazza.

³⁷ VJ/14-67/2015. sz. irat 6., 7., 8. sz. melléklete

³⁸ VJ/14-63/2015. sz. irat 6. sz. melléklete

³⁹ VJ/14-79/2015. sz. irat 12. sz. melléklete

és rendezvényhajózási piacon. A vizsgálat számításai szerint a Bahart piaci részesedése a teljes Balatonon sétahajózásra szűkítve a vizsgált időszakban 30-35%-ról 2015-re 45-50%-ra emelkedett. A nem menetrendi szolgáltatási kört együtt véve utasszám és árbevétel alapján is 60-70% körül alakult a Bahart részesedése (a menetrendi szolgáltatásokat is belevéve pedig ennél is magasabb, mivel azt csak a Bahart nyújtja).

69. A három kiemelkedő forgalmú kikötő közül a Bahart sétahajózási piaci részesedése Siófokon hajóindulások alapján 25% körül, árbevétel alapon 30-40% között alakult, Balatonfüreden 30% körül, azzal, hogy 2014-ben megközelítette az 50%-ot, Keszthelyen pedig az induló 20% körüli érték az időszak végére kb. a duplájára nőtt (40% közeli érték).

V.

Az eljáró versenytanács előzetes álláspontja

70. Az eljáró versenytanács előzetes álláspontjában (VJ/14-155/2015. sz. irat) jelezte a Bahart felé, hogy amennyiben a Tptv. 75. §-a szerint kötelezettséget vállal arra, hogy magatartását az előzetes állásponiban kifejtetteknek megfelelően összhangba hozza az alkalmazandó jogszabályi rendelkezésekkel, a közérdek hatékony védelmét is biztosítani képes módon, kötelezettségvállalás előírását tervezi jogsértés, vagy annak hiányának megállapítása nélkül. Az eljáró versenytanács a Tptv. 75. § szerinti kötelezettségvállalás hiányában jogsértés megállapítását és ezzel egyidejűleg egyéb jogkövetkezmények lehetőségét helyezte kilátásba.
71. Az eljárás kötelezettségvállalással való lezárása kapcsán az előzetes álláspon (438-439. pontja) kifejtette, hogy ehhez az eljáró versenytanács szerint legalább arra lenne szükség, hogy a Bahart a downstream piaci versenyfeltételek érdemi javítása és tisztességessége érdekében elköteleződjön, így vállalja az alábbiakat (vagy azokkal egyező hatású lépéseket):
- az upstream árazási feltételeinek módosítását az árprézes helyzet megszüntetése, a versenytársak kikötő-használati költségeinek csökkentése érdekében;
 - a kikötő-üzemeltetési tevékenységeinek számviteli szétválasztását, a későbbi árprézes helyzetek megelőzésének és ellenőrzésének biztosítása érdekében;
 - a kikötők használatának downstream versenytársak működése szempontjából meghatározó feltételeit (így partfalhasználat – közforgalmú és saját használatú kikötőrészek üzemeltetési feltételei: utas be és kiszállás, illetve veszteglési feltételek, hirdetési és értékesítési feltételek) felülvizsgálja, azzal a céllal, hogy azok csak objektív indokok és körülmények (így pl. hajózásbiztonsági, környezetvédelmi szempontok, közlekedési és menekülő utak biztosítása, kapacitáskorlátok) alapján szükséges és arányos mértékben, az egyenlő elbánás követelményét érvényesítve korlátozzák a downstream piaci versenytársak lehetőségeit.
72. Az előzetes álláspon kifejtette, hogy a fenti tartalmú vállalásokat a Bahart kellőképpen részletezett módon kell, hogy kidolgozza, annak érdekében, hogy a választott megoldás biztosítsa

- a magatartásának a jogszabályi rendelkezésekkel való összhangba hozását és a közérdek hatékony védelmét;
- valamint a végrehajthatóság és ellenőrizhetőség (egyres lépések tartalmának pontos meghatározása, ütemezésének rögzítése, igazolási mechanizmus) szempontjait.

VI.

A Bahart előzetes álláspont megismerését követően tett lépései és kötelezettségvállalása

73. A Bahart az eljáró versenytanács előzetes álláspontjának megismerését követően úgy nyilatkozott (VJ/14-157/2015. sz. irat), hogy a Tptv. 75. §-a alapján – annak érdekében, hogy megatartását összhangba hozza a jogszabályi rendelkezésekkel és megszüntesse a lehetséges versenyproblémákat – kötelezettségvállalást kíván tenni, és benyújtotta önkéntes kötelezettségvállalását, melyet később az eljáró versenytanács által jelzett észrevételeket (VJ/14-161, 166, 167, 190, 192/2015. sz. iratok) figyelembe véve több alkalommal módosított (VJ/14-157, 165, 171, 181, 191, 193/2015. sz. iratok).
74. A kötelezettségvállalás végleges szövege (VJ/14-191, 193/2015. sz. iratok) szerint a Bahart az alábbi vállalásokat tette:

1. Számviteli szétválasztás, díjképzési rendszer

1.1. A Bahart vállalja belső költség és bevétel elszámolási és felosztási, illetve díjképzési rendszerének módosítását az alábbi főbb szempontok mentén, illetve alábbi feltételeket teljesítve:

- *A közforgalmú kikötő üzemeltetés és a kizárólag saját használatú kikötők üzemeltetésének szétválasztása, ezek önálló üzletágként való elszámolása, kezelése*
- *A menetrendi és a séta- és programhajózás üzemeltetésének szétválasztása, ezek önálló üzletágként való elszámolása, kezelése*
- *A kapcsolódó közvetlen árbevételek és költségek módosított hozzárendelése a fenti tevékenységekhez, arányának növelése*
- *Árprézes helyzet hiányának ellenőrzése*
- *A költségfelosztási, önköltségszámítási elvek felülvizsgálata, módosítása*
- *Belső transzferár rendszer bevezetése*
- *A kikötőhasználati díjak díjképzési elveinek rögzítése*

1.2. A Bahart vállalja a fenti 1.1 pont szerinti feladatok ütemezése vonatkozásában:

- *Számviteli szétválasztás elveinek meghatározása, definiálása külső szakértő bevonásával, amely tartalmazza árprézes helyzet elkerülésére bevezetendő elveket 2018.12.31.*
- *Díjképzés elveinek meghatározása, javaslata 2018.12.31.*

- Számviteli szétválasztás elveinek véglegesítése és a vállalatirányítási rendszerek felkészítése 2018.12.31.
- Számviteli szétválasztás elveinek bevezetése és az árprés hiányának ellenőrzése 2019.01.31.
- Számviteli szétválasztás eredményei és új díjképzés alapján a díjak meghatározása 2020.03.01.

2. Díjak

A Bahart Kikötő Használati Szabályzat és Közforgalmú Kikötői Díjszabásban 2018. július 1-től a kikötő-használati díjakat 10%-kal csökkentette (100 Ft-os kerekítés mellett).

A Bahart vállalja ennek az átmeneti díjkorrekciónak a fenntartását az 1. pont szerinti elfogadott módszertan alapján kalkulált díjak 2020. 03. 01-i hatálybalépéséig, ehhez a díjhoz képest legfeljebb a versenytársak számára kedvező módon tér el.

3. Díjképzés és számviteli szétválasztás biztosítása és ellenőrzése

A díjképzés és a számviteli szétválasztási kötelezettség betartásának biztosítása és ellenőrzése érdekében a Bahart vállalja, hogy megbízási szerződést köt a Colosseum Budapest Kft-vel (1221 Budapest, Honfoglalás út 74.) Dr. Ludányi Arnold, mint személyében felelős ellenőrző biztossal a mellékelt, GVH-val egyeztetett tartalmú megbízási szerződés szerint.⁴⁰

4. Marketing felületek, értékesítési pontok

4.1 A Bahart a versenytársak által igénybe vehető hirdetési felületek maximumát 2 m²-ről a kétszeresére 4 m²-re növelte, díjmentesen a módosított Kikötő Használati Szabályzat és Közforgalmú Kikötői Díjszabás alapján 2018.07.01-től.

A Bahart vállalja ennek fenntartását 2023.03.01-ig, azaz vállalja, hogy ezen időpontig ehhez a díjhoz képest legfeljebb a versenytársak számára kedvező módon tér el.

A Bahart vállalja a fentiek mellett, hogy a versenytársaknak biztosítja a meghirdetett árakon hirdetési felületet vásárolásának lehetőségét 2023.03.01-ig.

4.2 A Bahart vállalja, hogy 2019-es hajózási szezontól 2023. 03.01-ig elkülöníti

- a séta-és program hajós hirdetéseit
- a menetrendi hajószolgáltatásait és
- az általános hajózás népszerűsítését szolgáló hirdetéseit.

A BAHART vállalja, hogy saját séta- és programhajós hirdetéseit ugyancsak 4 m²-ben korlátozza majd 2023.03.01-ig.

5. Kikötőrendek módosítása downstream piaci verseny növelése érdekében

5.1 Siófok

A Bahart vállalja a siófoki személyhajó kikötő rendeltetésének és a kikötőrend módosítását az alábbiak szerint:

⁴⁰ A Bahart vállalatához csatolta a megbízási szerződés tervezetének szövegét is, amely jelen határozat mellékletében található.

a) A „Rózsa-liget” előtti partszakaszon, önkorlátozó jelleggel, a kötelezettségvállalás elfogadásától számított 15 napon belül az A/3 jelű saját használatú kikötőrész 104 méter hosszát a partszakasz déli végétől indulva 20 méterre csökkenteti és a Bahart vállalja, hogy ezen a kikötőhelyen végzi gyorshajó szolgáltatását.

b) Ezzel egyidejűleg a „Rózsa-liget” előtti függőleges partfal Északi sarkától 26 méterre kiépített elektromos töltőállomás előtt egy 20 méteres új partszakaszt A/4- el jelölve, a továbbiakban - közforgalmú személyszállítási tevékenységet végző elektromos kishajók részére - közforgalmú kikötőként üzemelteti, a korlátok kiépítésének jogi előírásaira tekintettel 2019. március 31-étől.

c) A Bahart vállalja, hogy nem használja az A/2 kikötőrészt, azt teljes egészében csak a jelenlegi és jövőbeni közforgalmú személyszállítást végző versenytársak kiszolgálására tartja fenn 2023.03.01-ig

d) A Bahart vállalja, hogy „Rózsa-liget” előtti rakpart fennmaradó összesen 64 méteres szakaszát 2023.03.01-ig fenntartja a gyalogos közforgalom számára megnyitott sétányként.

5.2 Keszthely

A Bahart a tulajdonában lévő keszthelyi személyhajó kikötő közforgalmú kikötőrészként üzemeltetett C/1 partszakaszát 30 méterről 60 méterre növelte, ezzel egyidejűleg a saját használatú kikötőrészként üzemeltetett déli partszakaszát 90 méterről 60 méterre csökkentette 2018. július 1-től.

A Bahart vállalja, hogy a keszthelyi személyhajó kikötő 2018. július 1-től módosított kikötőrendjét fenntartja, és annak lényeges feltételeit, így a közforgalmú és saját használatú részek méretét legfeljebb a versenytársai számára előnyös módon változtatja meg 2023.03.01-ig.

5.3. Balatonfüred

A balatonfüredi kikötőben a Bahart vállalja a sorsolásos, forgószínpad rendszerű kikötőhely elosztás 2018. május 18-tól bevezetett rendjének fenntartását, 2023.03.01-ig, az alábbi főbb szabályok szerint:

- a sorsolás a 2, 3-as déli rész és 4. kikötőhelyekre vonatkozik
- a Bahart a fenti kikötőhelyek használati lehetőségét rögzíti a sorsoláskor – és fenntart legalább egy kikötő helyet úgy, hogy a következő hajózási szezonban új hajók is becsatlakozhassanak a rotációba, illetve az adott szezonban a közforgalmú kikötés lehetőségét biztosítani tuja
- a sorsolást minden hajózási szezon kezdete előtt legalább 10 nappal megtartja.

6. Veszteglés

A Bahart vállalja, hogy 2018. május 18-tól bevezetett veszteglési szabályokat, amelyek a közforgalmú partszakaszokon diszkrimináció-mentesen biztosítanak veszteglési lehetőséget, az alábbi főbb szabályok szerint fenntartja és legfeljebb a versenytársai számára előnyös módon változtatja meg 2023.03.01-ig:

- A veszteglési helyek meghatározásakor a Bahart törekszik arra, hogy a veszteglési hely igazodjon a napközbeni ki- és beszállítás helyéhez, így a

legkevesebb mozgással járjon a vállalkozások számára, kivéve ha hajó veszteglése valamilyen objektív kikötő-használati ok miatt csak más kikötőhelyen, vagy más kikötőben lehetséges.

- *A veszteglési lehetőséget a veszteglési minimum ár, LxB^{41} méret alapján számított meghirdetett listaár 100%-a ellenében biztosítja.*

7. Tenderezés, veszteglés diszkrimináció mentessége

A BAHART az előző pontokban nem szabályozott esetekben – illetve az 5. pontban nem említett közforgalmi kikötők vonatkozásában vállalja, hogy amennyiben a kikötési lehetőségeket két egymást követő hónapban meghaladja a versenytársak felől érkező kereslet és az upstream kínálat bővítése, vagyis a kikötői helyek beruházás nélküli módosítása nem lehetséges, úgy a meglévő kikötési és veszteglési helyeket a fenti 5.3. pont szerinti rotációs rendszerben teszi hozzáférhetővé 2023.03.01-ig.

Amennyiben a rotációs rendszer a kikötő adottságai következtében valamilyen objektív akadály miatt nem érvényesíthető, a Bahart vállalja, hogy az elérhető kikötői helyeket tender keretében a nyílt közbeszerzési szabályok alkalmazásával teszi hozzáférhetővé a versenytársak számára.

8. Kötelezettségvállalás ellenőrzése

A Kötelezettségvállalás ellenőrzése kapcsán a BAHART vállalja, hogy a Kötelezettségvállalás 1-7. pontjaiban vállalt kötelezettségek prudens módon történő teljesítését, illetve a teljesítés megkezdését széleskörűen dokumentálva a Versenytanács döntése kézhezvételét követően az ott meghatározottak szerint igazolja a Gazdasági Versenyhivatal felé, az alábbiak szerint:

- *a részteljesítéseket a teljesítésre vállalt határidőt követő 30 napon belül a teljesítéseket dokumentálva igazolja a GVH felé,*
- *a legvégső határidőt (2020.03.01.) követő 60 napon belül a teljes vállalási csomag teljesítését dokumentálva igazolja a GVH felé.*

75. A Bahart a kötelezettségvállalás indokolása keretében kifejtette⁴², hogy a kötelezettségvállalás három, az előzetes álláspont által valószínűsített versenyproblémára koncentrált: díjak, hirdetési felület és versenyfeltételek, vagyis kikötési és veszteglési lehetőségek biztosítása a versenytársak számára. A díjak vonatkozásában a Bahart vállalta objektív, ellenőrizhető díjak alkalmazását és a kötelezettségvállalás irányának biztosítása érdekében egy azonnali 10%-os díjcsökkentést. Az elérhető ingyenes hirdetési felületek lehetőségét a Bahart megduplázta. A kikötési lehetőségek tekintetében a Bahart kínálatbővítést hajtott végre ott, ahol a kikötési lehetőségek szűkössége egyáltalán felmerülhet. Álláspontja szerint a valószínűsített versenyproblémákat a Bahart megnyugtatóan kezelte, és a javasolt kötelezettségvállalások alkalmasak a valószínűsített versenyproblémák kezelésére és azok teljesítése ellenőrizhető.

⁴¹ A vállalás ezen része kapcsán az eljáró versenytanács megjegyzi, hogy a hajó méretét a hajó hosszának és szélességének szorzataként adják meg, melyet „LxB”-vel (Long X Beam) jelölnek, ahol „L”=long, a hajó hosszúságát, míg a „B”=beam a hajó legnagyobb szélességét jelöli.

⁴² VJ/14-171/2015. sz. irat

76. A kötelezettségvállalás álláspontja szerint megfelel a Tpv. 75. § (1) bekezdésében foglalt feltételeknek, azaz alkalmas a GVH-nak az eljárással érintett magatartások kapcsán esetlegesen felmerült aggályainak eloszlására, és a közérdek megfelelő védelmére.
77. A Bahart álláspontja⁴³ szerint a felajánlott kötelezettségvállalás elfogadása mellett az alábbi indokok szólnak:
- maga az eljáró versenytanács is jelezte előzetes álláspontjában a Bahart felé, hogy elfogadhatónak tartaná a kötelezettségvállalást, amennyiben az megfelel az előzetes álláspont 439. pontjának;
 - a kötelezettségvállalás egyértelműen a közérdeket szolgálja, mivel diszkriminációmentesen biztosítja a versenytársak hozzáférését a szükséges infrastruktúrához;
 - megnöveli a downstream piaci verseny lehetőségét;
 - az alkalmazott árak a valós és igazolt költségekhez fognak igazodni és ellenőrizhetők lesznek, az árprézés helyzet pedig elkerülhetővé és ellenőrizhetővé válik;
 - az eljáró versenytanács előzetes álláspontjának megfelelően a Bahart álláspontja szerint több teret lehet engedni a versenyjog „terelő” funkciójának és a valós piaci igényeken és lehetőségeken alakuló szabályoknak.
78. A javasolt ellenőrző biztos a referenciái alapján foglalkozott számviteli szétválasztással, költségmodellezéssel és versenyjoghoz kapcsolódó közgazdasági elemzéssel, az elektronikus hírközlési piacok szabályozásával kapcsolatosan.
79. A Bahart hivatkozott arra is, hogy a javasolt ellenőrző biztos nyilatkozata⁴⁴ szerint az ellenőrzési feladatait a számviteli szétválasztással és költségmodellezéssel kapcsolatos nemzetközi standardok és iránymutatások alapján kívánja folytatni. Ezek közül kiemelendők a következők:
- A Bizottság közleménye - Iránymutatás az EK-Szerződés 82. cikkének az erőfölényben lévő vállalkozások versenykorlátozó visszaélő magatartására történő alkalmazásával kapcsolatos bizottsági jogérvényesítési prioritásokról (2009/C 45/02) (a továbbiakban: Iránymutatás);
 - A Bizottság által általában alkalmazott költségösszehasonlítások az átlagos elkerülhető költség (average avoidable cost, AAC), bizonyos nem kimutatható költségek (többfunkciójú munkaerő, mint a kikötőmesterek és jegyértékesítők) esetében az ABC (Activity Based Cost) költségmodell;
 - A GVH Versenytanácsának elvi jelentőségű döntései;
 - A jelen ügyben közölt előzetes álláspont;
 - Bishop-Walker: Az európai közösségi versenyjog közgazdaságtana c. könyve (GVH VKK, Budapest 2011).

⁴³ VJ/14-181/2015. sz. irat

⁴⁴ VJ/14-187/2015. sz. irat

80. A Bahart az eljáró versenytanács előzetes álláspontjának megismerését követően, illetve arra tekintettel egyes, kötelezettségvállalásként jelzett intézkedéseket végre is hajtott a 2018. nyári hajózási szezonban, így ezek vonatkozásában a kötelezettségvállalása azok fenntartására vonatkozik:
- 2018. július 1-től a kikötő-használati díjakat 10%-os mértékben csökkentette (100 Ft-os kerekítés mellett).
 - 2018. július 1-től a versenytársak által igénybe vehető hirdetési felületek maximumát 2 m²-ről a kétszeresére, 4 m²-re növelte, díjmentesen.
 - 2018. július 1-től módosította a keszthelyi kikötőrendet: a saját használatú kikötőrészt csökkentette, a versenytársak által használható közforgalmú részt növelte.
 - 2018. május 18-tól Balatonfüreden sorsolásos, forgórendszerű kikötőhasználatot vezetett be a kikötő közforgalmú részében.
81. A fenti, már bevezetett intézkedések tapasztalatai kapcsán a Bahart az alábbiakat fejtette ki:
- A kikötő-használati díjak csökkentésével kapcsolatban nem volt semmilyen visszajelzés az ügyfelek részéről, ahogyan a hirdetési feltételek változásával kapcsolatban sem.
 - A balatonfüredi kikötőben bevezetett sorsolásos rotációs rendszert a versenytársak üdvözölték, és kisebb zökkenőkkel, de betartják, ugyanakkor a piaci szereplők részére megküldött szerződéstervezeteket a versenytársak még nem írták alá.
 - A keszthelyi kikötőrend változásával kapcsolatban a versenytársak nem jeleztek semmilyen kifogást, tapasztalatai még nincsenek.

VII.

Piaci szereplők álláspontja

82. Az eljárás Tpv. 75. § alapján történő lezárására tekintettel az eljáró versenytanács a piaci szereplők álláspontját a kötelezettségvállalással összefüggésben foglalja össze.
83. A Bahart által a 2018. évi hajózási szezonban végrehajtott módosítások (amelyek esetében a Bahart vállalása azok fenntartása) kapcsán az eljáró versenytanács megkereste azokat a piaci szereplőket, amelyek megkapták a balatonfüredi forgórendszerrel kapcsolatos szerződés tervezetét (és így amelyeket a változások közvetlenül érintettek).
84. A kikötői díjak csökkentését mindhárom megkeresett⁴⁵ vállalkozás pozitívan fogadta, de kifogásolták, hogy a várakozási díjakban nem érvényesítették ezt a csökkentést, amely a kikötőhasználati díjnak jelentős részét képviseli. Ezt is figyelembe véve az

⁴⁵ Balatoni Sétahajózási Kft. (VJ/14-183/2015), a Vanyolai Kft. (VJ/14-184/2015) és a Digital Nautics Kft. (VJ/14-180/2015), melyek közül az utolsó kettő - valószínűsíthetően egy vállalkozáscsoportba tartozásuk, illetve egyező vezető tisztségviselőjük miatt - lényegében egyező észrevételeket tett.

éves kikötői költségük az egyik vállalkozás számításai szerint csak mintegy 8,2%-ban csökkentek. Kifogásolták továbbá, hogy az éves díjkategória nem kerül visszavezetésre.

85. A hirdetési felület növelését az egyik vállalkozás elvileg pozitív lépésnek tekinti, a másik vállalkozás szerint az engedélyezett hirdetési felület elegendő nagyságú, de a Bahart hallgatolagos beleegyezésével ennyi felületet használt, tehát csak ez a megoldás lett legalizálva. Kifogásolták, hogy a táblák elhelyezésére vonatkozó rendelkezéseket a Bahart magára nézve sem tartja kötelezőnek, illetve, hogy a Bahart még mindig jelentősen több reklámfelületet biztosít saját sétahajója számára.
86. A balatonfüredi kikötőben bevezett rotációs rendszer bevezetése kapcsán kifejtették, hogy korábban (2012 előtt) is rotációs rendszer működött. 2018 tavaszán a Balatoni Sétahajózási Kft. írt egy levelet a Bahartnak, melyben egyebek mellett ismételtén kérte az összes vállalkozásra vonatkozó forgó rendszer bevezetését, nagy meglepetésükre (és nyilvánvalóan a folyamatban lévő versenyhivatali vizsgálat hatására) részleges engedményt tettek, bevezették a heti váltásban történő forgó rendszert, de csak a rosszabb 2; 3; és 4. számú beszállítóhelyekre vonatkozóan, míg jó jegyértékesítő helyeket (1. és 7. számú hajóállás) a Bahart fenntartotta magának. Az egyik társaság álláspontja szerint két vagy három balatonfüredi magán hajózási társaság között kedvezőbb versenyfeltételeket biztosít a rotáció, de csak egy részleges intézkedés, továbbra sem állítja vissza a Bahart előnyére és a magán hajózási társaságok hátrányára fennálló versenyegyenlőtlenségeket. Álláspontjuk szerint a jelenlegi rendszer abban az esetben lenne megfelelő, ha abban a Bahart saját maga is részt venne, és a konkurens vállalkozások is üzemelhethetnének a jelenleg csak a Bahart által használható, nagyobb üzleti értékű helyekről is. A Bahart által megküldött kikötőhasználati megállapodás aláírásának nem látták értelmét, mivel ezzel csak újabb számukra hátrányos jogosultságokkal ruháznák fel a Bahartot.
87. A keszthelyi kikötőrend módosítás véleményük szerint kedvező a keszthelyi kikötőt használó vállalkozások számára, kérdésként vetették fel, hogy mi lesz, ha több vállalkozó is megjelenik majd abban a kikötőben.
88. Összességében álláspontjuk szerint a 2018. évi hajózási szezonban végrehajtott változásoknak érzékelhető hatásai nem lesznek, vagy csak mérsékelt hatásai lesznek, és továbbra is kifogásolhatónak tartották a Bahart kikötői piaci magatartásának egyes egyéb elemeit (pl. a Bahartéval azonos értékű jegyárúsító hely, illetve az ahhoz való hozzáférés hiányát, a közforgalomból kivett kikötőket, a befogadóképesség alapú díjszámítás helyett bevezetett hajóméret alapú LxB díjszámítást). Az egyik versenytárs felvetette továbbá a hajózási társaságok meghallgatásának szükségességét a végleges döntés előtt.

VIII.

A Bahart álláspontja a piaci szereplők nyilatkozatai kapcsán

89. A már végrehajtott lépésekkel kapcsolatos versenytársi vélemények a Bahart álláspontja⁴⁶ szerint nem objektívek, hanem erősen részrehajlóak, és szakmai szempontok helyett saját érdekeiket helyezik szem elé, így a nyilatkozatok valójában a Bahart „kárára” történő saját versenyelőny tisztességtelen megszerzését szolgálják az

⁴⁶ VJ/14-189/2015. sz. irat

objektív kritika helyett. A Bahart álláspontja szerint nem él vissza erőfölényével, erre a versenytársak egyetlen valós érvet sem tudtak felhozni.

90. A Bahart álláspontja szerint a versenytársak a Bahart eljárásban történő legteljesebb közreműködését és a kötelezettségvállalás jóhiszemű megtételét tévesen a Bahart állítólagos jogsértése elismerésének ítélték meg, és nyilatkozataikban arra helyezték a hangsúlyt, hogyan tudnának versenytársukkal szemben minél nagyobb versenyelőnyre szert tenni, és magukat mesterséges módon tovább erősíteni. A jegypénztárak és a más Bahart erőforrások ingyenes megosztása pedig a szolgáltatás alapú verseny leginkább piacba történő beavatkozási időszakát eleveníti fel. A szolgáltatás alapú verseny, ahogyan az az Oscar Bronner ügy⁴⁷ óta általánosan elfogadott, csak ideiglenesen eredményezhet versenyt, hosszú távon nem fenntartható és nem ösztönzi a beruházásokat.
91. A Bahart álláspontja szerint a túlzóan beavatkozó, a beruházás alapú, kockázatvállaláson nyugvó versenyt kívülről indokolatlanul korlátozó mesterséges beavatkozások rendkívül károsak lehetnek a piaci versenyre nézve. A Bahart versenytársai olyan mértékű mesterséges beavatkozást várnak el a piaci alapokon folyó versenybe a kötelezettségvállalás tartalma kapcsán, amely indokolatlan és túlzó, sőt, kifejezetten káros és a piac objektív működését veszélyezteti, és semmilyen közgazdasági összefüggéssel sem indokolhatók.
92. A Bahart álláspontja szerint a kikötőhasználati díjak tekintetében a 10%-os költségcsökkentés egy versenyjogilag elfogadott jelentős mérték. Amennyiben ez a költségcsökkentés a versenytársnak nem felel meg, vagyis a csökkentés a teljes költségen belül nem jelent számukra érdemi tételt, akkor a Bahart álláspontja szerint nem ezen a költségcsökkentésen múlik annak nyeresége.
93. A Bahart továbbá nem tehető felelőssé azért, mert a reklámfelületek megnövelése nem jelent további versenyelőnyt a versenytárs számára, aki korábbi gyakorlatában is a megengedettnél nagyobb reklámfelületet használt. A menetrendi és a sétahajózás nem ugyanaz a tevékenység, a Bahart sétahajó reklámjai nem haladják meg sem a versenytársak méretét, sem pedig azok mennyiségét. Emellett a Bahart azon táblája, amely azt hirdette, hogy „Ha Balaton, akkor hajózás”, valamennyi hajózási társaságra nézve kedvező volt, mivel magát a balatoni hajózást, mint tevékenységet népszerűsítette valamennyi potenciális utas részére.
94. A forgó rendszer „kritikája” kapcsán a Bahart előadja, hogy lényegesen csökkentette a saját használatú részeket, mivel az 5 helyből hármat (azaz 3 helyet) átengedett a versenytársaknak. Az egyik versenytárs által „jó jegyértékesítő helyeknek titulált kettő (1. és 7. sz.) hely valójában szennyvízkihajózó hely és szervizhely (vitorlás szerelőpart). A kikötő víztisztasági rendjének biztosítása miatt - azaz a Baharton kívül álló objektív okok miatt - a Bahart ezeket a helyeket nem engedheti át, mivel a fekálozás környezetvédelmi megfelelése, valamint a kötelező szervizhely csak akkor biztosítható, ha ezek a helyek saját felügyelet alatt maradnak. A versenytársak nem biztosítanak állandó felügyeletet, így délután vagy este a hely átengedése személyzet hiányában nem biztosítható. A sorsolás alapú rotációs rendszer a Bahart változatlan álláspontja szerint diszkriminációmentes, valamennyi hajózási társaság számára megfelelő rendszer.

⁴⁷ C-7/97. sz. ügy - Oscar Bronner GmbH & Co. KG kontra Mediaprint Zeitungs- und Zeitschriftenverlag GmbH & Co. KG, Mediaprint Zeitungsvertriebsgesellschaft mbH & Co. KG és Mediaprint Anzeigengesellschaft mbH & Co. KG.

95. A fentiekén túl a Bahart az alábbi észrevételeket jelezte a versenytársak egyéb felvetései kapcsán:
- A LxB alapú díjszámítás nemzetközi sztenderd.
 - Továbbra is van lehetőség éves kikötőhasználatra.
 - A várakozási díj azért kerül felszámításra, mivel ott marad a hajó, így más nem tudja használni a kikötőt. A várakozási díj megegyezik a vitorláskikötő használati díjjal.
 - A Bahart álláspontja szerint a pénztár nem minősíthető nélkülözhetetlen eszköznek, amelyet a versenytárs kellő beruházással ne tudna megoldani, a Bahart jegypénztárához való hozzáférés nem is indokolt és nem is valószínűsíthető meg.
 - Balantonfüredi kikötők elhelyezését környezetvédelmi és biztonsági okok miatt nem tudja megváltoztatni.
 - A versenytársaknak megküldött szerződés a hatóság által jóváhagyott kikötőrendben megfogalmazott szabályokat és szankciókat sorolja fel.

IX.

Releváns jogszabályok

96. Tekintettel arra, hogy az eljárás 2015. február 19-én indult, a hivatkozott jogszabályok ekkor hatályos szövege alapján értékelendő a magatartás.
97. A Tpv. 1. §-a értelmében a törvény hatálya kiterjed a természetes és a jogi személynek, valamint - a VI. fejezetben szabályozott magatartások kivételével - a külföldi székhelyű vállalkozás magyarországi fióktelepének (a továbbiakban együtt: vállalkozás) Magyarország területén tanúsított piaci magatartására, kivéve ha törvény eltérően rendelkezik.
98. Az eljárás indítására a Tpv. 21. §-a szerinti jogsértés valószínűsítése miatt került sor, amely szerint tilos a gazdasági erőfölénnyel visszaélni. Az ügyindító és kiterjesztő végzések a Tpv. 21. §-ának alábbi típusú állásait nevesítették, amelyek szerint különösen tilos:
- a) az üzleti kapcsolatokban - ideértve az általános szerződési feltételek alkalmazásának esetét is - tisztességtelenül vételi vagy eladási árakat megállapítani, vagy más módon indokolatlan előnyt kikötni, vagy hátrányos feltételek elfogadását kikényszeríteni;
 - c) indokolatlanul elzárkózni az ügylet jellegének megfelelő üzleti kapcsolat létrehozásától, illetve fenntartásától;
 - j) a versenytárs számára indokolatlanul hátrányos piaci helyzetet teremteni, vagy gazdasági döntéseit indokolatlanul előny szerzése céljából befolyásolni.
99. A Tpv. 22. §-a szerint gazdasági erőfölényben van az érintett piacon (14. §), aki gazdasági tevékenységét a piac többi résztvevőjétől nagymértékben függetlenül folytathatja, anélkül, hogy piaci magatartásának meghatározásakor érdemben tekintettel kellene lennie versenytársainak, szállítóinak és üzletfeleinek vele kapcsolatos piaci

magatartására. A 22. § (2) bekezdése szerint a gazdasági erőfölény megítéléséhez vizsgálni kell különösen

a) azt, hogy az érintett piacra való belépés és az onnan történő kilépés milyen költségekkel és kockázattal jár, illetve, hogy milyen műszaki, gazdasági vagy jogi feltételek megvalósítását igényli;

b) a vállalkozás, illetve vállalkozáscsoport [15. § (2) bekezdés] vagyoni, pénzügyi és jövedelmi helyzetét, illetve annak alakulását;

c) az érintett piac szerkezetét, a piaci részesedések arányát, a piac résztvevőinek magatartását, valamint a vállalkozásnak, illetve vállalkozáscsoportnak a piac alakulására gyakorolt gazdasági befolyását.

100. A Tpvt. 14. §-a szerint az érintett piacot a megállapodás tárgyát alkotó áru és a földrajzi terület figyelembevételével kell meghatározni. A megállapodás tárgyát alkotó árun túlmenően figyelembe kell venni az azt - a felhasználási célra, az árra, a minőségre és a teljesítés feltételeire tekintettel - ésszerűen helyettesítő árukat (keresleti helyettesíthetőség), továbbá a kínálati helyettesíthetőség szempontjait. Földrajzi terület az, amelyen kívül a) az üzletfél nem, vagy csak számottevően kedvezőtlenebb feltételek mellett tudja az árut beszerezni, vagy az áru értékesítője nem, vagy csak számottevően kedvezőtlenebb feltételek mellett tudja az árut értékesíteni.

101. A Tpvt. 75. § (1) bekezdése szerint, ha a hivatalból indult versenyfelügyeleti eljárásban vizsgált magatartás tekintetében az ügyfél kötelezettséget vállal arra, hogy magatartását meghatározott módon összhangba hozza az alkalmazandó jogszabályi rendelkezésekkel, és a közérdek hatékony védelme ilyen módon is biztosítható, az eljáró versenytanács határozatában kötelezővé teheti a vállalás teljesítését anélkül, hogy a határozatban a jogsértés megvalósulását vagy annak hiányát megállapítaná. Ha az ügyfél a vizsgált magatartással időközben felhagyott, a magatartás ismételt tanúsításának elkerülését biztosító átlátható és ellenőrizhető magatartási szabályok betartására vállalható kötelezettség.

102. A Tpvt. 76. § (1) bekezdésének c) pontja szerint az eljáró versenytanács a határozatában a 75. § alapján a vállalkozást a kötelezettségvállalás teljesítésére kötelezi.

103. A Tpvt. 44. § (1) bekezdése szerint a versenyfelügyeleti eljárásra – a törvényben meghatározott szűk körű kivételtől eltekintve – a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. törvény (a továbbiakban: Ket.) rendelkezéseit kell alkalmazni.

X.

Jogi értékelés

X.1. A Tpvt. alkalmazhatósága

104. A Bahart jelen eljárásban vizsgált, balatoni kikötőkhöz kapcsolódó magatartásai az eljáró versenytanács értékelése szerint Magyarország területén tanúsított piaci magatartásnak minősülnek, és azokra a törvény hatálya a Tpvt. 1. § (1) bekezdése alapján kiterjed.

105. Az eljáró versenytanács nem ért tehát egyet a Bahart által – a kötelezettségvállalásának előterjesztése előtt – kifejtett azon állásponttal, amely szerint az eljárás során vizsgált egyes magatartási elemek nem a Bahart gazdasági, piaci döntésének eredményei, így azok a Tpvt. alapján nem vizsgálhatók. A Bahart álláspontja szerint a Kikötőrend (és az abban foglalt előírások) nem a Bahart által szabadon megállapított szerződési feltétel, hanem jogszabály szerinti tartalommal megállapított és az illetékes hatóság által jóváhagyott szabályzat. Hasonlóan – álláspontja szerint – a kikötői díjak nagy része is jogszabály által egyedileg megállapított díj, mely nem függ a Bahart mérlegelésétől. Előbbiekből következően tehát a kikötők rendjét szabályozó dokumentumok hatósági döntésben megállapított, kötelezően alkalmazandó szabályzatok, mely jogszabályban megállapított feltételekkel kapcsolatban a GVH-nak következetes gyakorlata alapján nincs hatásköre.
106. Az eljáró versenytanács e körben utal a Versenytanács elvi döntéseire⁴⁸, amelyek szerint *a Tpvt. 1. §-ban foglalt, „amennyiben törvény eltérően rendelkezik” fordulat főszabály alóli kivétel, azt alapvetően szűken kell értelmezni. Ez felel meg annak a jogalkotói szándéknak, amely a Tpvt.-t minden gazdasági szektorban irányadó viselkedési kódexnek szánta. A versenyellenes magatartásra vonatkozó felhatalmazásnak törvényben kell testet öltetnie (vagy arra egyértelműen visszavezethetőnek lennie), továbbá kétséget kizáróan ki kell tűnnie annak a kivételes jogalkotói szándéknak, mely a versenytörvény főszabályként való érvényesülésének az adott gazdasági ágazatban gátat kíván szabni. Így a hírközlési törvényben található, a verseny elősegítésére vonatkozó általános hivatkozások, „cél-szabályok”, nem járhatnak a kifejezetten a gazdasági verseny védelmével megbízott közigazgatási szerv hatáskörének elvonásával.*
- a Tpvt.-ben foglalt tilalmakat nem lehet érvényesíteni, ha adott magatartás állami intézkedés egyenes következménye, vagyis alapvetően hiányzik a magatartás piaci, gazdasági jellegéhez szükséges autonómia. Amennyiben ugyanakkor az állami intézkedés befolyással van ugyan a piaci magatartásra, de hogy mozgásteret a vállalati szabad döntésnek, akkor alkalmazható az azt tiltó Tpvt. rendelkezés, legfeljebb a kiszabható bírság összegének megállapításakor veendő figyelembe az állami közrehatás enyhítő tényezőként.*
107. Az eljáró versenytanács álláspontja szerint jelen esetben egyértelműen megállapítható, hogy az ágazati jogszabályok nem emelik ki a balatoni kikötő üzemeltetési és hajózási tevékenységeket a Tpvt. hatálya alól.
108. Emellett az is megállapítható, hogy a jelen eljárásban vizsgált kikötői és hajózási díjak, feltételek vonatkozásában az ágazati jogszabályok nem szüntetik meg a Bahart mozgásterét üzletpolitikai céljainak érvényesítésében, így magatartásának piaci jellege is megállapítható. A Bahart az általa üzemeltetett kikötők üzemeltetési/használati feltételeit, upstream és downstream díjait a saját üzleti megfontolásai mentén alakíthatja, amelyek során az ágazati jogszabályok szerinti (hajózási biztonsági, hajózási technológiai) elvárásokat teljesítenie kell, de nem állapítható meg, hogy ezen ágazati szabályok közvetlen következménye lenne bármely jelen eljárásban vizsgált magatartás, vagy hogy azok akárcsak befolyással lennének a jelen eljárásban vizsgált piaci

⁴⁸ A Gazdasági Versenyhivatal Versenytanácsának a Tpvt.-vel kapcsolatos elvi jelentőségű döntései (2017) (a továbbiakban: Elvi Döntések) közül, a VJ/100/2002 sz. eljáráshoz kapcsolódó 1.5. és 1.6. pontok.

magatartások alakítására, éppen ellenkezőleg: a Bahart az ágazati szabályoknak megfelelően oly módon is, hogy teljesíti a Tpv. 21. §-a szerinti elvárásokat, és úgy is, hogy megsérti azokat.

109. Az eljáró versenytanács álláspontját támasztják alá az eljárásban megkeresett NKH – mint a hajózási tevékenységekkel kapcsolatos felügyeleti hatóság – által kifejtettek is.⁴⁹ E szerint hajózási hatósági szempontból a kikötőrend, illetve a Bahart hajózási szabályzata és kikötői díjszabása nem minősül jogszabálynak vagy olyan állami intézkedésnek, amelynek érvényessége és kötelező ereje közhatalmi aktuson nyugszik. Az NKH a Bahart által meghatározott kikötőrend jóváhagyásakor csupán általános és hajózási biztonsági, valamint hajózási technológiai előírások érvényesülését vizsgálja. Kikötőhasználattal kapcsolatos díjak, díjtételek egyedi vagy általános meghatározására jogszabályi előírás, illetve annak befolyásolására hatósági hatáskör nincs telepítve. A kikötő használatának polgári jogi kérdéseit a vonatkozó jogszabályok alapján a hajózási hatóság csak annyiban vizsgálhatja, amennyiben azok a vízi közlekedés biztonságát érintik. Az NKH-nak jogszabályi felhatalmazás hiányában nincs lehetősége arra, hogy egy saját jogon üzemeltetett közforgalmú kikötő üzemeltetési körülményeit meghatározó kikötőrend jóváhagyása során követelményeket fogalmazzon meg, vagy számon kérjen más hajózási engedélyesek tevékenységének biztosítása érdekében. Nincs hatásköre továbbá piacfelügyeleti és/vagy versenyjogi szempontok érvényesítésére sem.
110. Annak kapcsán pedig, hogy a Bahart álláspontja szerint a kikötői díjak nagy része jogszabály által egyedileg meghatározott hatósági díj lenne, megállapítható, hogy jogszabályok kizárólag a Bahart által – az általa üzemeltetett kikötők kapcsán – fizetendő díjakat határozzák meg. A Bahart által az egyéni hajózási vállalkozások részére felszámított – a jelen vizsgálat tárgyát képező – díjak megállapítására jogszabályi előírások nincsenek, azokat a Bahart saját hatáskörében állapítja meg. Ezt a Bahart ügyfélmeghallgatásán elhangzottak⁵⁰ is alátámasztják, melyek szerint: „*a kikötő használati díjak megállapítása házon belül, belső egyeztetések eredményeképp történik*”.
111. A jegyértékesítési és hirdetési feltételek esetében a balatonfüredi kikötő kapcsán felmerült, hogy a helyi önkormányzati rendeletből is fakadnak bizonyos korlátozások. Jelen eljárás csak a Bahart által meghatározott – autonóm piaci magatartásnak tekinthető – hirdetési, értékesítési feltételek vizsgálatára terjedt ki, az önkormányzati döntésekből fakadó esetleges korlátozásokra nem.

X.2. A Tpv. 75. §-a alapján történő értékelés

112. Az eljáró versenytanács - a Bahart kötelezettségvállalási nyilatkozatára tekintettel - a kötelezettségvállalás alkalmazásának a Tpv. 75. § (1) bekezdése szerinti feltételeit vizsgálta.
113. A Versenytanács gyakorlata⁵¹ szerint ugyanis: „*a magatartás érdemi értékelésének (jogsértés megállapíthatóságát vizsgáló) teszttje nem lehet azonos a Tpv. 75. § (1) bekezdése szerinti teszttel. Sőt, az eljáró versenytanács a Tpv. 75. § szerinti vállalás teljesítését csak a jogsértés vagy annak hiánya megállapítása nélkül írhatja elő*

⁴⁹ VJ/14-55/2015. sz. irat 3., 4., 6., 7., 9. pont

⁵⁰ VJ/14-64/2015. sz. irat

⁵¹ Elvi döntések 75.3. pont

(„anélkül, hogy a határozatban a jogsértés megvalósulását vagy annak hiányát megállapítaná”), így a kötelezettségvállalás elfogadásával záruló ügyekben nincs is lehetőség a jogsértés érdemi tesztjének elvégzésére. A jogsértés vagy annak hiányának megállapítása a tényállás teljes körű tisztázását és a magatartás alapos mérlegelését, értékelését igényelné. Ezzel szemben a Tpvt. 75. § (1) bekezdése szerinti teszt keretében azt kell bemutatni, hogy az eljárás alá vont vállalása mellett a magatartás már összhangba kerül-e az alkalmazandó jogszabályi rendelkezésekkel, mégpedig a közérdek hatékony védelmét biztosító módon. Ugyanakkor az eljáró versenytanács szerint a kötelezettségvállalás mérlegelésekor rendelkezésre álló adatok alapján nyilvánvalóan nem jogsértő esetekben a kötelezettségvállalás alkalmazása nem lehet igazolható (szükséges és arányos) beavatkozás, vagyis a kötelezettségvállalás mérlegelésének időpontjában is még – a vállalás nélküli helyzetet feltételezve – valószínűsíthető kell legyen az eljárás indítására okot adó jogsértés (másképpen fogalmazva: a jogsértést egyértelműen kizáró bizonyítékok rendelkezésre állása esetén nincs helye a Tpvt. 75. §-a szerinti kötelezettségvállalás elfogadásának, mert nem értelmezhető olyan állapot, amelyet összhangba kellene hozni az alkalmazandó jogszabályi rendelkezésekkel, és a közérdek védelme sem indokolhat beavatkozást).

Az eljáró versenytanács álláspontja szerint az alkalmazandó jogszabályi rendelkezésekkel való összhang megteremtése legalább azt kell jelentse, hogy a vizsgálat indítására okot adó és a vizsgálat során feltárt bizonyítékok alapján egyértelműen továbbra sem kizárhatóan jogsértést valószínűsítő helyzethez képest a vállalás azt eredményezze, hogy annak teljesítésekor, előre tekintő jelleggel már ne lehessen jogsértést valószínűsíteni (vagy a jogsértés megvalósításának valószínűsége érdemben csökkenjen). Az esetlegesen jogsértő helyzet okozta fogyasztói kár, illetve versenyhátrány visszamenőleges kompenzálása azonban nem feltétlenül kell, hogy a vállalási csomag részét képezze, bár a vállalások elfogadása melletti érdemi érv lehet, ha azok erre is kiterjednek.

A közérdek hatékony védelmének követelménye pedig az eljáró versenytanács álláspontja szerint két oldalról vizsgálható. Egyrészt a vállalás révén előálló magatartás a piac, illetve a fogyasztók számára általuk érzékelhető előnyt kell, hogy biztosítson. Emellett figyelembe vehető az is, ha az eljárás kötelezettségvállalással való lezárása a tényállás teljes feltárásához és értékeléséhez képest erőforrás-megtakarítást, illetve jogalkalmazási hatékonyság növekedést (mint az eljárás költség- és időigényének csökkentése, illetve a bizonyítási nehézségekből adódó bizonytalanság elkerülése, figyelembe véve a Ket. 7. §-ában foglalt elveket is) eredményez.”

114. A fentebb kifejtetteket is figyelembe véve, az eljáró versenytanács álláspontja szerint a Bahart vállalásának elfogadása mellett az alábbi érvek szólnak.
115. Az eljárás indítására okot adó, valószínűsített jogsértést egyértelműen kizáró bizonyítékokat a vizsgálat nem tárt fel, azaz a vizsgált időszakban a Bahart erőfölényes helyzete és az azzal való visszaélés a valószínűsítés szintjén továbbra is – a Bahart által tett vállalások nélküli helyzetet feltételezve, azok mérlegelésének időpontjában is – megállapítható. Erre is tekintettel az eljáró versenytanács előzetes álláspontja a Tpvt. 75. § szerinti kötelezettségvállalás hiányában jogsértés megállapításának lehetőségét helyezte kilátásba, ugyanakkor a Bahart kötelezettségvállalására tekintettel a Bahart nem terjesztett elő érdemi védekezést az előzetes álláspont jogsértést előírányozó részeivel kapcsolatban és az eljáró versenytanács sem látta szükségesnek a magatartás

érdemi (jogsértés megállapíthatóságát vizsgáló) értékelésének folytatását. Mindez azt jelenti, hogy a jogsértés esélyének egyértelmű elvetése nem lehetséges jelen helyzetben (éppen ezért az sem jelenthető ki, hogy – a Ket. 31. § (1) bekezdés i) pontja szerint – a tényállás a határozat meghozatalához szükséges mértékben nem volt tisztázható, és további eljárási cselekménytől sem várható eredmény).

116. Az eljáró versenytanács szerint a kötelezettségvállalás elfogadása mellett szól, hogy az az eljárás indítására okot adó valamennyi kérdéskörrel érdemben foglalkozik, így a vállalások érintik
- az árazási magatartást: a kikötő-használattal összefüggő upstream díjat és annak viszonyát a downstream árakhoz;
 - a partfalhasználat kapcsán alkalmazott feltételeket (saját használatú és közforgalmú kikötőrészek feltételei, vesztegelés);
 - a hirdetési és értékesítési tevékenység kapcsán alkalmazott feltételeket.

Árazás

117. Az upstream árakkal kapcsolatos lehetséges versenyaggály, az árprés esélyét az eljáró versenytanács szerint rövid-közép távon érdemben csökkenti a kikötőhasználati díj 10%-os mértékű csökkentése és annak fenntartása, azaz a kötelezettségvállalás 2. pontja. A díjcsökkentést a megkeresett versenytársak is üdvözölték, bár annak mértékét nem tartották elégségesnek és hiányolták a várakozási díj csökkentését, illetve az éves díjkategória elmaradását és a hajóméreten alapuló díjkategóriákat. Az eljáró versenytanács álláspontja szerint egyrészt az éves díjkategória elmaradása (vagy a bevezetett, hajóméret alapú díjszámítási módszer) önmagában nem valósíthatott meg jogsértést, a downstream piaci versenyfeltételeket a kikötői (upstream) díjak ténylegesen érvényesülő mértéke (és annak viszonya a downstream árakhoz és költségekhez) határozza meg. Másrészt a díjcsökkentés mértéke az egyik versenytárs várakozási költséget is magába foglaló számítását alapul véve (amely 8,2%-os teljes csökkenést mutatott ki) is érdeminek tekinthető. Emellett csak az árazás – a kötelezettségvállalás elfogadása miatt elvetett – érdemi értékelése tette volna esetlegesen lehetővé annak pontosabb megítélését, hogy mi az a mérték, ami már nagy valószínűséggel megszünteti az árprés esélyét. Ezt az érdemi értékelést jelentős mértékben akadályozta a Bahart belső nyilvántartásainak aktuális helyzete, amely éppen a Bahart számviteli szétválasztási és díjképzési rendszerének reformjára vonatkozó – ellenőrző biztos felügyelete mellett teljesítendő – vállaláselem révén fog megváltozni és ezáltal közép-hosszú távon is érdemben csökkenni fog az árprés jellegű visszaélés esélye, illetve realisabbá válhat annak utólagos versenyjogi, vagy piacszabályozási célú értékelése. Ezen hosszabb távon jelentkező előnyöknek az eljáró versenytanács kiemelt jelentőséget tulajdonított a kötelezettségvállalás elfogadásának mérlegelése során.
118. A Bahart belső nyilvántartási és számviteli szétválasztási rendszerének és díjképzésének a vállalás 1.1. és 1.2. pont szerinti reformja, amelyet a vállalás 3. pontja szerint ellenőrző biztos szakértő felügyelete mellett kell, hogy a Bahart végrehajtson, egyszerre szolgálja az árprés elkerülését (esélyének érdemi csökkentését) és annak ellenőrizhetőségét a közforgalmú kikötők és a séta-, illetve programhajózás relációjában.

119. Az árprés, vagy árres-prés akkor valósul meg, ha a nagykereskedelmi (upstream) szolgáltatások ára és a végfelhasználóknak nyújtott kiskereskedelmi (downstream) szolgáltatások ára közötti különbség vagy negatív, vagy pedig elégtelen a downstream szolgáltatások nyújtásával járó költségek fedezésére, egy, az upstream piaci hozzáférést nyújtó (és a tekintetben erőfölényben lévő) vállalkozással azonos hatékonyságú⁵² (csak a downstream piacon aktív, az upstream terméket használó) versenytársat figyelembe véve. Az eljáró versenytanács - összhangban a joggyakorlattal - az árprést önálló jogsértésnek tekinti. Az árprés tisztességtelensége annak létezéséből fakad és nem az upstream és downstream árak konkrét mértékéből, ezért a jogsértéshez nem kell bizonyítani sem azt, hogy az upstream ár indokolatlanul magas (túlzó) volt, sem azt, hogy a downstream ár indokolatlanul alacsony (ragadozó jellegű) volt.⁵³ A díjképzésbe beépített árprés teszt eredményeképpen tehát a Bahartnak saját tevékenységéből kell kiindulnia, és olyan upstream árakat kell alkalmaznia, amelyek a downstream piaci árait is figyelembe véve fedezik a downstream piaci működésének indokolható költségeit.
120. A kikötői infrastruktúrát a Bahart elsődlegesen a menetrendi szolgáltatása miatt tartja fenn, ehhez képest a nem menetrendi hajózás miatti költségnövekedésnek a versenytársakra arányosan, megfelelő módszertan⁵⁴ szerint osztott része lehetne a hozzáférés indokolt költsége/díja. A Bahart downstream szolgáltatásaira ugyanazzen módszertan szerint terhelheti az ezekhez kapcsolódó költségek indokolt mértékét. Az eljáró versenytanács felhívja a figyelmet arra, hogy a számviteli szétválasztási módszertan megfelelőségének megkérdőjelezhetőségére utaló körülmény lehet, ha az annak adataira építő upstream díj mellett csak az utasok által fizetendő kiskereskedelmi árak növelésével (amely kimenet lehetőség szerint kerülendő) lehetne nyereséges a Bahart downstream tevékenysége, különös tekintettel arra, hogy a Bahart egésze a vizsgált időszakban mindvégig nyereséges volt, s bevételein belül az upstream szolgáltatások kevesebb, mint 5%-os súlyt képviselnek. Az árprés teszt beépítése a díjképzési rendszerbe éppen azt a célt szolgálja, hogy ha a számviteli szétválasztásból önmagában kalkulált upstream díjak a piacon érvényesülő kiskereskedelmi árakhoz képest árprést eredményeznének, akkor az upstream díjak megfelelően (a kiskereskedelmi díjak emelése nélkül) korrigálhatóak legyenek, illetve ezzel egyidejűleg a számviteli szétválasztás részletszabályai felülvizsgálatának igénye is felmerülhet.
121. Az eljáró versenytanács a Bahart által javasolt ellenőrző biztos kapcsán megállapította, hogy szakmai tapasztalata képessé teszi a feladat elvégzésére, és a Baharttól való függetlensége egyértelműen megállapítható: a Baharttal sem irányítási vagy munkavallalói, sem szerződéses kapcsolatban nem áll.
122. Az ellenőrző biztos a számviteli szétválasztás és a díjképzési rendszer kialakításának megfelelőségét egyaránt kell, hogy felügyelje. A GVH csak a kötelezettségvállalás teljesítését követően lesz abban a helyzetben, hogy utóvizsgálat keretében – akár egy szakértő bevonásával – értékelje a bevezetett rendszert és az elvégzett intézkedéseket.

⁵² Lásd pl. T-271/03 Deutsche Telekom v Commission [2008], ECR II-477, 187., 199. pontok

⁵³ C-52/09 Konkurrensverket v TeliaSonera Sverige AB [2011], ECR I-527, 34. pont, T-271/03 Deutsche Telekom v Commission [2008], ECR II-477, 167. pont, Európai Bizottság AT.39523 - Slovak Telekom döntésének 824. pontja

⁵⁴ Az Európai Bizottság áralapú versenykorlátozó magatartások értékelésekor által általában a hosszú távú átlagos különbözeti költség (long-run average incremental cost, LRAIC) kategóriát használja, lásd Iránymutatás 26. pontját.

Az ellenőrző biztos küldetése, hogy magát a folyamatot megfelelő irányba terelje, és ezáltal elkerülhető legyen (vagy érdemben csökkenjen annak az esélye), hogy utólag a Bahart által kialakított számviteli szétválasztás és a díjképzési rendszer versenyjogi szempontból kifogásolhatónak minősüljön.

Partfalhasználat

123. A partfalhasználat kapcsán az eljáró versenytanács szintén megállapíthatónak tartotta, hogy a Bahart által végrehajtott és vállalt intézkedések révén a magatartás a jogszabályi rendelkezésekkel összhangba kerül, a közérdeket szolgáló módon.
124. A kiemelt forgamú kikötők (amelyeket a Bahart versenytársai túlnyomórészt használnak) közül kettő esetében (Keszthely, Siófok) a Bahart növelte a versenytársak által használható közforgalmú kikötőrészeket, illetve csökkentette a saját használatú részeket, ezzel nyilvánvalóan érdemben javítva a verseny feltételeit (kötelezettségvállalás 5.1. és 5.2. pontjai). A siófoki kikötőben az elektromos kishajók kikötési lehetőségeinek bővítését az eljáró versenytanács szintén a közérdek szempontjából kezdve lépésnek tekintette, egyrészt mivel ezek a versenytársak által használható közforgalmú kikötőrészek lesznek, másrészt ezen hajók térnyerése a verseny fenntartásához fűződő közérdekű cél mellett egy másik közérdek, a környezetvédelem szempontjából is előremutató.
125. A harmadik kiemelt jelentőségű kikötő (Balatonfüred) esetében a közforgalmú rész hossza érdemben nagyobb (196 m, szemben a saját használatú résszel, ami 80 m) és a piaci szereplők sem a közforgalmú kikötő rész méretét, hanem annak elhelyezkedését, illetve a korábbi forgórendszer megszüntetését kifogásolták. Emellett ebben a kikötőben a saját használatú részekben van üzemanyag töltő és szennyvíz kihajózási lehetőség is, amely funkciók ezen részek rendeltetése kijelölésének és Bahart hajói számára való fenntartásának objektív okát képezhetik. Az eljáró versenytanács szerint a versenytársak által használható kikötőrészek elhelyezkedéséből adódó esetleges, versenytársak által vélelmezett hátrányok nem ragadhatóak meg objektíven, ugyanakkor ezeket nyilvánvalóan mérsékli a Bahart által már a 2018. évi hajózási szezonban bevezetett sorsolásos rotációs rendszer. Az eljáró versenytanács álláspontja szerint – figyelembe véve azt is, hogy már korábban is működött hasonló rendben ez a kikötő – ennek a vállalás 5.3. pontja szerinti fenntartása alkalmas lehet a kapacitásszűkölet diszkriminációmentes kezelésére, de legalábbis a korábban működő helyzethez képest a verseny szempontjából pozitív változásnak tekinthető.
126. A veszteglésre vonatkozó vállalást (kötelezettségvállalás 6. pontja) az eljáró versenytanács szintén elfogadhatónak tartotta, mivel azáltal a korábbinál kiszámíthatóbb és versenyszempontból (a napközbeni be- és kiszállás helyéhez igazodó helymeghatározással) kedvezőbb működés áll elő.
127. A versenytársak által eddig kevésbé használt kikötők, illetve a későbbiekben felmerülő kapacitáskorlátos helyzetek kezelésére pedig a Bahart vállalásának 7. pontja szerinti megoldás az eljáró versenytanács szerint megfelelő kiindulási alapot, általános szabályozási keretet biztosít, és potenciális problémák kezelésére nem is lehet elvárás konkrét és részletesebb intézkedések vállalása és előírása.

Értékesítési/hirdetési feltételek

128. A hirdetési felületek megduplázása (kötelezettségvállalás 4.1. pontja) a versenytársak által is elismert érdemi pozitív változás, amely az eljáró versenytanács álláspontja

szerint kiegészülve a Bahart következő hajózási szezontól érvényes vállalásával (a hirdetési szétválasztása, lásd a kötelezettségvállalás 4.2. pontja), egyértelműen hozzájárulhat a piaci verseny élénküléséhez.

A vállalási csomag egészének értékelése

129. A versenytanács a fentiekben kifejtettek szerint lényegesnek tekintette, hogy a jelen eljárás tárgyát képező mindhárom nagyobb kérdéskör kapcsán érdemi, a versenyviszonyokat jelentős mértékben javító lépéseket hajtott végre a Bahart, illetve hajtott végre a jövőben a vállalásai keretében.
130. Az eljáró versenytanács álláspontja szerint a kötelezettségvállalás révén összességében is szabályozottabb és a versenytársak szempontjából is előnyösebb, kiszámíthatóbb lesz a Bahart kikötőhasználati (upstream piaci) feltételrendszere, amely révén élénkülhet a downstream piaci verseny. Ehhez azonban a versenytársak részéről is együttműködésre, illetve hatékony és innovatív – de a működési, hajózásbiztonsági szabályokat is betartó – piaci magatartásra van szükség (így pl. a jegyértékesítés és reklámozás tekintetében jelen eljárás révén érdemben javultak, javulnak a piaci működés feltételei, de ezen a piaci szereplők pl. digitális technológiai lehetőségek kiaknázásával akár képesek lehetnek tovább javítani).
131. Az eljáró versenytanács a versenyviszonyok kötelezettségvállalással megvalósuló, konszenzusos alakítását hatásosabb megoldásnak értékelte, mint a jogsértés esetleges megállapítását és szankcionálását, hivatalból (egyoldalúan) előírható kötelezések mellett. A vállalt lépések egy része (különösen a számviteli szétválasztás és díjképzési rendszer átalakítása) ugyanis olyan jellegű, amelyet a kötelezett vállalkozás együttműködési szándéka és megfelelési törekvései nélkül érdemben nehezebb lenne végrehajtani és ellenőrizni.
132. A Bahart együttműködési szándékát és megfelelés iránti elkötelezettségét igazolja, hogy magatartásának egyes elemeit jelen versenyfelügyeleti eljárás (illetve az ebben közölt előzetes álláspont) hatására, de arra való formális kötelezés előírása nélkül, már a 2018. évi hajózási szezonban megváltoztatta. Ez azt is jelenti, hogy jelen eljárásnak a kötelezettségvállalások révén nem csak a Bahart piaci magatartásának jövőbeli alakulására lesz ráhatása, hanem annak tényleges – eljárás alatti – korrekcióját is sikerült elérni. A kötelezettségvállalás a már megvalósult lépések kapcsán a már elvégzett módosítások fenntartására (illetve legfeljebb a versenytársak számára kedvező módosítására) vonatkozik, így a „fenntartás” mint vállalás végrehajtási kockázata lényegében elvethető. Emellett az, hogy egyes vállaláselemek már végrehajtott lépésekre épülnek, illetve azok folytatását jelentik, lehetővé tette az első gyakorlati tapasztalatok megismerését és az érintett piaci szereplők véleményének megismerését.
133. Az eljáró versenytanács a Bahart jelen határozattal előírt vállalásait a piaci szereplők által jelzett észrevételeket megfontolva is elégségesnek értékelte. E körben lényeges, hogy az eljáró versenytanács álláspontja szerint a Bahart kikötőiben a saját használatú kikötőrészek kijelölése, illetve egyéb kikötőhasználati feltételek kialakítása önmagában még akkor sem feltétlenül kifogásolható, ha az a versenytársak piaci lehetőségeit esetleg korlátozza.⁵⁵ Versenyjogi alapon kifogásolható csak akkor lesz egy ilyen intézkedés, ha

⁵⁵ Így például a balatonmáriafürdői kikötő teljes egészében saját használatúvá minősítése az eljáró versenytanács álláspontja szerint a magatartás érdemi értékelése esetén valószínűleg önmagában nem lett volna kifogásolható, mivel azt a versenytársak korábban is elhanyagolható mértékben használták, így annak használatának

az igazolhatóan káros a verseny szempontjából, és léte vagy terjedelme nem indokolható objektív⁵⁶ és elfogadható érvekkel. Jelen esetben az eljárás hatására bevezetett intézkedésekkel már a 2018. évi hajózási szezonban, a kötelezettségvállalás hatására pedig legalább a következő 4 hajózási szezonban érdemi, és a versenyviszonyok szempontjából előnyös elmozdulás történik a jelen eljárás indítására okot adó kikötőhasználati feltételek mindegyik elemével kapcsolatban. Az eljáró versenytanács úgy látja, hogy a versenytársak által felvetett egyik körülmény sem indokolja, hogy a GVH a kötelezettségvállalással érintett feltételekre erősebb beavatkozást alkalmazzon, vagy a kötelezettségvállalást további upstream piaci feltételekre is kiterjessze. A GVH ugyanis a fogyasztói jólétet eredményező verseny folyamatát kell, hogy védje és nem a versenytársakat önmagukban.

134. A kötelezettségvállalási csomag egy részének az előnye éppen az, hogy a piaci viszonyok alakulásához rugalmasan igazodhat, így a számviteli nyilvántartási és díjképzési reform hosszabb távon járulhat hozzá az árprézes helyzetek megelőzéséhez, ehhez hasonlóan a vállalás 7. pontja biztosítja, hogy a Bahart a piaci viszonyok alakulásának függvényében az esetlegesen később előálló kapacitáskorlátos helyzeteket is tudjon kezelni (a sorsolásos rotációs rendszer, vagy a tendereztetés bevezetésével).
135. A kötelezettségvállalás földrajzi kiterjedése kapcsán az eljáró versenytanács kiemeli, hogy a vállalási csomag jelentős része a Bahart magatartására általánosan (azaz valamennyi balatoni kikötőjére vonatkozóan) érvényes, a területileg célzott intézkedései pedig éppen a downstream piaci verseny kiemelt jelentőségű területeire, az ott azonosított problémákkal arányos tartalommal reflektálnak.
136. Az eljáró versenytanács a vállalások időtartamát is elfogadhatónak találta. A 2018. évi hajózási szezonnal együtt jelen eljárásnak közvetlen ráhatása van, illetve lesz legalább 5 hajózási szezonra. Emellett a számviteli nyilvántartási és díjképzési rendszer fenntartása, illetve a bevezetett és 4-5 hajózási szezonon keresztül alkalmazott magatartás fenntartása hosszabb távon is a Bahart érdeke lesz, hiszen amennyiben az upstream piacon megőrzi a jelenlegi piaci pozícióját, akkor a jövőben is felmerülhet vele kapcsolatban a gazdasági erőfölényes helyzet lehetősége, és az ezzel járó fokozott felelőssége.⁵⁷ Azaz – erőfölényes helyzetet feltételezve, a piaci erő mértékétől és az aktuális versenyviszonyoktól is függően – az upstream hozzáférési feltételeinek meghatározásakor a downstream piaci viszonyokra is tekintettel kell majd lennie, piaci magatartását objektív indokok mentén, a diszkriminációmentesség elvárását is teljesítve kell majd alakítsa. Ellenkező esetben újabb versenyfelügyeleti eljárással és következményekkel nézhet szembe.
137. A vállalás egyéb előnyei körében vette figyelembe az eljáró versenytanács az elérhető eljárási idő és költségmegtakarítást. Jelen esetben a Bahart vállalását csak az eljáró versenytanács előzetes álláspontjának megismerését követően, azaz az eljárás kései szakaszában tette, így az csak kisebb mértékben, de hozzá tudott járulni az eljárás idő és

korlátozása nyilvánvalóan alkalmatlan a downstream piaci verseny befolyásolására, másrészt a Bahart által jelezett 14/2010 (V.11.) KvVM rendeletre visszavezethető környezetvédelmi megfontolások objektív és elfogadható indokolásnak tekinthetők.

⁵⁶ Lásd pl. Elvi Döntések 21.11., és Iránymutatás 20. pontja.

⁵⁷ A gazdasági erőfölényes helyzetben lévő vállalkozások a piaci erővel nem rendelkező vállalkozásokhoz képest fokozott felelősséggel bírnak - lásd Elvi Döntések 21.1. pontját, illetve az Iránymutatás 9. pontja szerint az erőfölény fennállása különös felelősséggel ruházza fel az érintett vállalkozást, amelynek mértékét minden eset vonatkozásában az egyedi körülmények fényében kell vizsgálni.

költségigényének csökkentéséhez. A Tvp. 21. § a), c) illetve a j) pont szerinti tényállások teljes körű feltárásához és értékeléséhez képest – mind az eljárás alá vont, mind a GVH számára – gyorsabb és valószínűsíthetően alacsonyabb költségű megoldást jelent az eljárásnak a Tvp. 75. §-a szerinti vállaláson alapuló lezárása. Ha az eljáró versenytanács az eljárás Tvp. 75. §-a szerinti vállaláson alapuló lezárása helyett a magatartást tovább vizsgálná, illetve elvégezné annak érdemi értékelését, akkor annak nem csak a hatóság oldalán, hanem az eljárás alá vont oldalán is további érdemi idő- (és valószínűsíthetően költség-) igénye lenne (az érdemi bizonyítással és védekezéssel összefüggésben), minek következtében egy esetleges beavatkozás is csak később fejthetné ki piaci hatását.

138. Az eljáró versenytanács jelen esetben nem tartotta szükségesnek a vállalások Tvp. 75/A. §-a alapján való egyeztetését az érdekeltekkel, illetve a megkeresett versenytársak ismételt nyilatkoztatását. Ennek oka, hogy a versenytársakat az eljárás során a vizsgálat több alkalommal megkereste, és az eljáró versenytanács is a Tvp. 64/B. § (4) bekezdése alapján kiadott adatkéréssel adott lépések fenntartására vonatkozó vállalások kapcsán az azok által közvetlenül érintett piaci szereplőktől megismerte azok bevezetésének tényleges tapasztalatait és az ezekhez fűzött észrevételeiket, és ezen nyilatkozatokat jelen döntés kialakításakor mérlegelte is. A kötelezettségvállalás egyéb feltételei, valamint a számviteli szétválasztásra és díjképzési elvekre vonatkozó részei kapcsán pedig nem volt azonosítható olyan speciális körülmény, amelyre tekintettel az érdekeltekkel való egyeztetés (illetve újabb adatkérés, vagy meghallgatás) nélkülözhetetlen, vagy jelentős hozzáadott értéket hordozó lett volna.

Végrehajthatóság és ellenőrizhetőség

139. Az eljáró versenytanács álláspontja szerint a kötelezettségvállalás a fentebb kifejtetteknek megfelelően teljesíti a Tvp. 75. § (1) bekezdése szerinti követelményeket, ugyanakkor – figyelemmel a Tvp. 77. § (1) bekezdésének c) pontja szerinti utóvizsgálatra is – szükséges annak értékelése is, hogy a vállalások végrehajthatóak és ellenőrizhetőek-e.
140. Figyelembe véve a vállalt lépések tartalmát, kidolgozottságát és ütemezését, az eljáró versenytanács nem azonosított olyan körülményt, amely a vállalások végrehajthatóságát megkérdőjelezné, különös tekintettel arra, hogy egy részük már elvégzett lépések fenntartása, kiegészítése.
141. A Bahart vállalásainak tartalma az azokhoz rendelt határidők és a kötelezettségvállalás 8. pontjában található igazolási vállalások – az ellenőrző biztos határozathoz csatolt szerződés szerinti közreműködésével együttesen – az eljáró versenytanács álláspontja szerint lehetővé teszik majd a vállalások teljesítésének ellenőrzését.
142. A kötelezettségvállalás időtartama alatt a Bahart élhet a vállalás által biztosított mozgástérrel (így a vállalásban rögzített feltételektől a versenytársak számára kedvező irányban eltérhet), amennyiben pedig a piaci körülmények a vállalások fenntartását akadályozó mértékben változnának, kérheti a vállalások módosítását a Tvp. 75. § (3) bekezdése alapján.

Összegzés

143. A fentebb kifejtettek alapján az eljáró versenytanács a Tvp. 76. § (1) bekezdésének c) pontja szerinti határozatban kötelezte a Bahartot az általa tett kötelezettségvállalás

teljesítésére, anélkül, hogy a határozatban a jogsértés megvalósulását vagy annak hiányát megállapította volna.

XI.

Eljárási kérdések

144. A GVH hatáskörét a versenyfelügyeleti eljárásra a Tpvt. 21. §-a tekintetében a Tpvt. 45. §-a, illetékességét a Tpvt. 46. §-a állapítja meg.
145. Az eljáró versenytanács felhívja a figyelmet, hogy a Tpvt. 77. § (1) bekezdésének c) pontja alapján a GVH utóvizsgálat keretében hivatalból ellenőrzi az eljáró versenytanács végrehajtható határozatában előírt, a 75. § szerinti kötelezettségvállalás teljesítését.
146. Az eljáró versenytanács felhívja továbbá a figyelmet arra is, hogy a Tpvt. 75. §-ának (2) bekezdése szerint az eljáró versenytanács az (1) bekezdés szerinti határozatát a (3)-(7) bekezdésben meghatározott esetekben és feltételek szerint is módosítja vagy visszavonja.
147. A Tpvt. 75. §-ának (5) bekezdése értelmében az eljáró versenytanács a bíróság által felül nem vizsgált határozatát visszavonja, ha a határozat a döntés szempontjából lényeges ténynek a kötelezett vállalkozás általi félrevezető közlésén alapult.
148. A Tpvt. 75. §-ának (6) bekezdése értelmében ha vállalkozás nem teljesítette a határozatban, illetve a (3) bekezdés szerint módosított határozatban előírt kötelezettséget, az eljáró versenytanács a vállalt kötelezettséget előíró határozat alapját képező közérdek hatékony érvényesülése szempontjának – a kötelezettségvállalással érintett piaci viszonyok jellegére, a fennálló versenyfeltételekre, továbbá a vállalt kötelezettség addigi teljesítésének mértékére, a mulasztás tekintetében a vállalkozás magatartásának felróhatóságára is figyelemmel történő – mérlegelése alapján határozatát visszavonja vagy bírságot szab ki.
149. A határozat elleni jogorvoslati jogot a Tpvt. 83. § (1) bekezdése biztosítja.
150. A közigazgatási perrendtartásról szóló 2017. évi I. törvény (a továbbiakban: Kp.) 157. §-ának (7) bekezdése szerint, ha jogszabály bírósági felülvizsgálatot tesz lehetővé, azon 2018. január 1-jétől közigazgatási pert kell érteni. A közigazgatási per szabályait a Kp. határozza meg.
151. A Kp. 29. §-ának (1) bekezdése az elektronikus kapcsolattartásra a polgári perrendtartás szabályait rendeli megfelelően alkalmazni. A polgári perrendtartásról szóló 2016. évi CXXX. törvény 608. §-ának (1) bekezdése szerint az elektronikus ügyintézés és a bizalmi szolgáltatások általános szabályairól szóló 2015. évi CCXXII. törvény (a továbbiakban: E-ügyintézési tv.) alapján elektronikus úton történő kapcsolattartásra kötelezett minden beadványt kizárólag elektronikusan - az E-ügyintézési tv.-ben és végrehajtási rendeleteiben meghatározott módon - nyújthat be a bírósághoz.
152. Az E-ügyintézési tv. 9. §-ának (1) bekezdése alapján elektronikus ügyintézésre köteles az államigazgatási szerv feladat- és hatáskörébe tartozó ügyben ügyfélként eljáró gazdálkodó szervezet és annak jogi képviselője.
153. A Kp. 39. §-ának (6) bekezdése szerint – ha törvény eltérően nem rendelkezik – a keresetlevél benyújtásának a közigazgatási cselekmény hatályosulására halasztó hatálya nincs. Ugyanakkor a Kp. 50. §-a szabályozza az azonnali jogvédelem iránti kérelmet az

alábbiak szerint. Akinek jogát, jogos érdekét a közigazgatási tevékenység vagy az azzal előidézett helyzet fenntartása sérti, a közvetlenül fenyegető hátrány elhárítása, illetve a jogvitára okot adó állapot változatlan fenntartása érdekében a perre hatáskörrel és illetékességgel rendelkező bíróságtól az eljárás során bármikor azonnali jogvédelmet kérhet. Azonnali jogvédelem keretében kérhető a halasztó hatály elrendelése is. A kérelem benyújtható a keresetlevéllel együtt is. Ha nem a keresetlevéllel együtt nyújtják be, a kérelmet a bírósághoz kell benyújtani. A kérelemben részletesen meg kell jelölni azokat az indokokat, amelyek az azonnali jogvédelem szükségességét megalapozzák, és az ezek igazolására szolgáló okiratokat csatolni kell. A kérelmet megalapozó tényeket valószínűsíteni kell.

Budapest, 2018. november 28.

Dudra Attila s.k.
előadó versenytanácsstag

Váczai Nóra s.k.
versenytanácsstag

dr. Kuritár Dávid s.k.
versenytanácsstag

VJ/14/2015. sz. eljárásban hozott határozat melléklete

MEGBÍZÁSI SZERZŐDÉS (tervezet)

Amely létrejött egyrészről a

- (1) a **Balatoni Hajózási Zrt.** (székhely: 8600 Siófok, Krúdy sétány 2., a továbbiakban: „**BAHART** vagy „**Vállalkozás**”),

valamint másrészről

- (2) **Colosseum Budapest Kft.** (székhely: 1221 Budapest, Honfoglalás u. 74., személyében felelős ellenőrző biztos: dr. Ludányi Arnold, a továbbiakban: az „**Ellenőrző Biztos**”),

(a Vállalkozás és az Ellenőrző Biztos együttesen a továbbiakban: a „**Szerződő Felek**”)

között az alábbi feltételek szerint:

Előzmények:

- (A) A Vállalkozással szemben a **Vj/14/2015.** szám alatt a Gazdasági Versenyhivatal (a továbbiakban: „**GVH**”) versenyfelügyeleti eljárást folytatott, amely eljárásban a Vállalkozás kötelezettséget vállalt arra, hogy a valószínűsített versenyproblémákkal kapcsolatos aggályokat orvosolja;
- (B) A **GVH Vj/14- .../2015.** számú határozatában (a továbbiakban: „**GVH Határozat**”) a kötelezettségvállalást a következő feltételekkel fogadta el: (...)(a továbbiakban: **Kötelezettségek**);
- (C) A **GVH** a **Kötelezettségek** teljesítése érdekében arra kötelezte a Vállalkozást, hogy lépjen szerződéses kapcsolatba a **GVH Határozatban** jóváhagyott **Ellenőrző Biztossal**, aki felügyeli, hogy a Vállalkozás által elkészítendő számviteli szétválasztási és díjképzési rendszere tekintetében a **GVH Határozatnak** megfeleljen;
- (D) A Vállalkozás a fenti **Kötelezettség** teljesítése érdekében a jelen megbízási szerződést (a továbbiakban: a „**Szerződés**”) köti az **Ellenőrző Biztossal**.

I. A megbízási jogviszony tárgya

- 1.1 A Vállalkozás megbízza az **Ellenőrző Biztos**ot, hogy a jelen Szerződés rendelkezései szerint kísérje figyelemmel, és rendszeresen tájékoztassa arról a **GVH**-t, hogy a Vállalkozás a jelen Szerződés szerint a számviteli szétválasztás kimutatás elkészítése és a kikötő használati díjak megállapítása során a **GVH Határozatában** foglaltak szerint jár-e el.
- 1.2 Az **Ellenőrző Biztos** a jelen Szerződés aláírásával a fenti megbízást elfogadja. Az **Ellenőrző Biztos** köteles a jelen Szerződés teljesítése során személyesen eljárni és azt a legjobb szakmai tudása szerint teljesíteni, más közreműködőt csak a **GVH** előzetes jóváhagyásával vehet igénybe, amelynek tevékenységéért úgy felel, mintha maga járt volna el.
- 1.3 Az **Ellenőrző Biztos** a jelen Szerződés teljesítése során önállóan, de a **GVH** javára jár el. A jelen Szerződés teljesítése érdekében a **GVH** indokolt esetben ésszerű utasításokat adhat az **Ellenőrző Biztos**nak a jelen Szerződés tartama alatt. A Vállalkozás nem jogosult az **Ellenőrző Biztos** részére a jelen Szerződés tartama alatt

utasításokat adni.

II. Az Ellenőrző Biztos feladatai

- 2.1 Az Ellenőrző Biztos ellenőrzi és felügyeli, hogy a Számviteli Szétválasztás megfeleljen az alábbi elveknek és feltételeknek:
- a) A BAHART elválasztja a közforgalmú kikötő üzemeltetés és a kizárólag saját használatú kikötők üzemeltetését,
 - b) A BAHART a közforgalmú kikötők üzemeltetését önálló üzletágként számolja el és kezeli,
 - c) A BAHART menetrendi valamint séta- és programhajózás üzemeltetését szétválasztja, ezeket önálló üzletágként számolja el és kezeli;
 - d) A BAHART a kapcsolódó közvetlen árbevételét és költségeit hozzárendeli a fenti tevékenységekhez;
 - e) A BAHART nem hoz létre árprézes helyzetet a közforgalmú kikötők és a séta- és programhajózás üzemeltetése során;
 - f) A BAHART nemzetközileg elfogadott költségelosztási, önköltségszámítási elveket alkalmaz;
 - g) A BAHART belső transzferár rendszert vezet be.
- 2.2 Az Ellenőrző Biztos, amennyiben fenti 2.1. pontba ütköző vagy olyan körülményt észlel, amely súlyosan és közvetlenül veszélyezteti a Kötelezettségek végrehajtását erre a GVH egyidejű tájékoztatása mellett haladéktalanul felhívja a Vállalkozás figyelmét.
- 2.3 Az Ellenőrző Biztos fentiekben (2.1., 2.2.) kívül eső tevékenységre vagy magatartásra (így például döntéshozatalra, intézkedésre, utasításadásra) nem jogosult.

III. Jelentés a GVH részére

- 3.1 Az Ellenőrző Biztos a következő időpontokig (vagy a GVH-val előzetesen egyeztetett más időszakban) a GVH részére írásos jelentést (a továbbiakban: a „Jelentés”) készít az alábbi vállalási lépések teljesítéséről, amelynek egy példányát a Vállalkozásnak is eljuttatja:
- a) Számviteli szétválasztás elveinek meghatározása, definiálása külső szakértő bevonásával és árprézes helyzet elkerülésére bevezetendő elvek meghatározása 2018.12.31-ét követő 30 napon belül
 - b) Díjképzés elveinek meghatározása, javaslata 2018.12.31-ét követő 30 napon belül.
 - c) Számviteli szétválasztás elveinek véglegesítése és a vállalatirányítási rendszerek felkészítése 2018.12.31-ét követő 30 napon belül.
 - d) Számviteli szétválasztás elveinek bevezetése és az árprézes hiányának ellenőrzése 2019.01.31.-ét követő 30 napon belül
 - e) Számviteli szétválasztás eredményei és új díjképzés alapján a díjak meghatározása 2020.03.01-ét követő 30 napon belül.

IV. A Vállalkozás kötelezettségei

- 4.1 A Vállalkozás köteles az Ellenőrző Biztossal együttműködni, és részére minden olyan tájékoztatást és információt biztosítani, amely az Ellenőrző Biztosnak a jelen

Szerződésben vállalt kötelezettségei teljesítéséhez ésszerűen szükséges. A Vállalkozás ennek keretében biztosítja, hogy az Ellenőrző Biztos a szerződéses kötelezettségei teljesítéséhez ésszerűen szükséges mértékben hozzáférjen a Vállalkozás vonatkozó adataihoz, könyvekhez, dokumentumokhoz, a Vállalkozás vezető tisztségviselőivel és más munkavállalóival konzultálhasson, eszközeihez és ingatlanjaihoz hozzáférjen.

- 4.2 Az Ellenőrző Biztos 2.2. pont szerinti figyelemfelhívása esetén a Vállalkozás 5 munkanapon belül köteles a GVH-t és az Ellenőrző Biztost mindazon intézkedések megtételéről tájékoztatni, amelyek a GVH határozatnak való megfeleléshez szükségesek.

V. Függetlenség, összeférhetlenség

- 5.1 Az Ellenőrző Biztos kijelenti, hogy a jelen Szerződés aláírása időpontjában
- (a) független a Vállalkozástól,
 - (b) nem áll a Vállalkozással semmilyen szerződéses kapcsolatban vagy munkaviszonyban, valamint
 - (c) nem áll fenn olyan összeférhetlenségi ok a Vállalkozás vonatkozásában, amely miatt nem várható el, hogy a jelen szerződésben vállalt kötelezettségeit részrehajlás nélkül teljesítse.
- 5.2 Az Ellenőrző Biztos kötelezettséget vállal arra, hogy a jelen Szerződés tartama alatt ezen függetlenségét fenntartja, beleértve ebbe, hogy a Szerződés tartama alatt
- (a) nem köt munkaszerződést és olyan szerződést a Vállalkozással, amely megkérdőjelezné a függetlenségét vagy összeférhetlenséget eredményezne a jelen Szerződés teljesítése kontextusában,
 - (b) nem fogad el vezető tisztségviselői pozíciót a Vállalkozásban.
- 5.3 Amennyiben a jelen Szerződés tartama alatt az Ellenőrző Biztos tudomására jutna, hogy mégis olyan ok állna fenn, amely miatt összeférhetetlennek minősülne a jelen Szerződés teljesítésével, vagy megkérdőjelezné függetlenségét, kötelezettséget vállal arra, hogy ezt az okot haladéktalanul jelzi a Vállalkozás és a GVH felé, és az összeférhetlenséget megszünteti. Amennyiben ezen összeférhetlenségi okot az Ellenőrző Biztos nem szünteti meg a GVH által biztosított, az adott körülmények között ésszerű határidőn belül a GVH számára kielégítő módon, úgy a jelen Szerződés az alábbi 8.3 szakasz szerint megszűnik.

VI. Megbízási díj

A Vállalkozás az Ellenőrző Biztos jelen Szerződésben vállalt kötelezettségei teljesítéséért összesen [•] Ft [+ÁFA] megbízási díjat fizet az Ellenőrző Biztos részére. A megbízási díj magában foglalja a jelen Szerződés teljesítésével kapcsolatban szükségszerűen felmerülő, előre látható készkiadások összegét is. (...)

VII. Titoktartás

- 7.1 A jelen Szerződés tekintetében „Bizalmas Információnak” minősül bármilyen formában tárolt mindazon üzleti szempontból bizalmas információ, amely a Vállalkozás tulajdonában vagy olyan használatában van, amely alapján az adott információ átadására jogosult, és amely alapján a Vállalkozás jövőbeni üzleti magatartására vonatkozóan következtetések vonhatók le (ideértve különösen az üzleti

terveket, marketing terveket, ügyfélkörre és bármely más technikai, pénzügyi vagy üzleti tényre vonatkozó egyéb információkat, mely az adott fél jelenlegi, vagy jövőbeni üzleti működéséhez kapcsolódik) és amely nyilvánosan nem elérhető, és a Vállalkozás átad az Ellenőrző Biztosnak, vagy amelyet az Ellenőrző Biztos egyébként megszerez a jelen Szerződéssel kapcsolatban.

- 7.2 Az Ellenőrző Biztos kötelezettséget vállal arra, hogy a jelen Szerződés teljesítése során tudomására jutott, a Vállalkozásra vonatkozó Bizalmas Információt bizalmasan kezeli, és megfelelő védelemben részesíti. Ennek keretében az Ellenőrző Biztos vállalja, hogy a Vállalkozásra vonatkozó Bizalmas Információt nem hozza harmadik fél tudomására, azzal, hogy az ilyen Bizalmas Információt az Ellenőrző Biztos a jelen Szerződés teljesítéséhez ésszerűen szükséges mértékben átadhatja a GVH részére a Vállalkozás engedélye nélkül is.
- 7.3 Az Ellenőrző Biztos nem köteles bizalmasan kezelni az olyan Bizalmas Információt, amely:
- (a) korábban előtte írásos formában, bizonyíthatóan titoktartási kötelezettség nélkül ismert volt;
 - (b) a Vállalkozás által harmadik fél irányában mindenféle korlátozás nélkül közlésre került,
 - (c) nyilvánosan hozzáférhető vagy azzá válik, feltéve, hogy ez nem az Ellenőrző Biztos felróható magatartásának a következménye;
 - (d) az Ellenőrző Biztos részére jelen Szerződés rendelkezéseinek megsértése nélkül a Vállalkozáson kívüli forrásból válik ismertté;
 - (e) felfedése bármely igazságszolgáltatási vagy közigazgatási szerv határozata, döntése vagy rendelkezése alapján kötelező.

VIII. A Szerződés tartama, megszűnése és megszüntetése

- 8.1 A Szerződő Felek a jelen Szerződést **2019. március 1-ig** kötik.
- 8.2 A jelen Szerződés a lejáratá előtt kizárólag az alábbi esetekben szüntethető meg felmondással:
- (a) a vállalkozás azonnali hatállyal jogosult a jelen Szerződést felmondani, amennyiben az Ellenőrző Biztos bármely lényeges szerződéses kötelezettségét megszegi, és azt a Vállalkozás erre vonatkozó felhívása ellenére 8 napon belül nem orvosolja,
 - (b) az Ellenőrző Biztos azonnali hatállyal jogosult a jelen Szerződést felmondani, amennyiben a Vállalkozás késedelembe esik a részére fizetendő megbízási díj kifizetésével, és azt az Ellenőrző Biztos erre vonatkozó felhívása ellenére 8 napon belül nem orvosolja.
- 8.3 Amennyiben a fenti 5.3 szakasz szerinti összeférhetlenségi okot az Ellenőrző Biztos nem szünteti meg a GVH által biztosított, az adott körülmények között ésszerű határidőn belül a GVH számára kielégítő módon, úgy a jelen Szerződés a GVH által az összeférhetlenség megszüntetésére biztosított megszabott határidő eredménytelen leteltével megszűnik.
- 8.4 Amennyiben a jelen Szerződés a lejáratá előtt bármely okból megszűnik oly módon,

hogy a megszűnést követően új ellenőrző biztossal köt szerződést a Vállalkozás, úgy az Ellenőrző Biztos köteles az új ellenőrző biztossal együttműködni, és részére a Szerződés teljesítése során a birtokába jutott minden információt, elektronikus formában tárolt adatot és dokumentumot átadni és a másolatokat megsemmisíteni. A jelen Szerződés minden egyéb okból bekövetkező megszűnése esetében a Szerződés megszűnésének hatályával az Ellenőrző Biztos köteles a Szerződés teljesítése során a birtokába jutott minden dokumentumot és elektronikus formában tárolt adatot az adott dokumentumot szolgáltató fél részére visszaszolgáltatni, és a másolatokat megsemmisíteni.

- 8.5 A Szerződés bármely okból történő megszűnése esetén a Szerződés VII. Fejezetében szereplő kötelezettségek határidő nélkül továbbra is fennmaradnak.
- 8.6 Szerződő Felek a jelen Szerződést kizárólag a GVH előzetes jóváhagyásával és csak írásos formában módosíthatják. A Szerződő Felek kötelezettséget vállalnak arra, hogy a jelen Szerződést a Kötelezettségnek történő megfelelés érdekében a GVH erre vonatkozó ésszerű és indokolt kérésére módosítják.

IX. Kapcsolattartás

- 9.1 Jelen Szerződés szerinti valamennyi értesítés írásban teljesítendő a Szerződő Felek alábbi címére, vagy bármilyen egyéb olyan címre, amit a Felek a jelen IX. fejezetben foglaltak szerint közöltek egymással:
- (a) Vállalkozás részére:
címezett: [•]
cím: [•]
e-mail cím: [•]
 - (b) az Ellenőrző Biztos részére:
címezett: [•]
cím: [•]
e-mail cím: [•]
 - (c) a GVH részére:
címezett: az Antitröszt Iroda vezetője
cím: [*]1054 Budapest Alkotmány út 5. e-mail cím: antitroszt@gvh.hu
- 9.2 A Szerződő Felek jelen Szerződéssel kapcsolatban egymáshoz és/vagy a GVH-hoz intézett értesítései akkor tekinthetők megfelelően teljesítettnek, amennyiben azt a másik Félnak és/vagy a GVH-nak a jelen Szerződésben meghatározott képviselője címére írásban - a GVH részére minden esetben postai, vagy személyes kézbesítés, vagy a hivatali kapu elektronikus útján is, egyébként levél, vagy e-mail útján - kerül megküldésre, és annak kézhez vételét tértivevényel, vagy elektronikus átvételi igazolással igazolni is tudják. Ettől függetlenül, az az üzenet, amelyet a fentieknek megfelelően küldtek el, de a fogadás helyére 17.00 óra után, vagy nem munkanapon érkezett meg, csak a következő munkanapon tekinthető kézhez vettnek az átvétel helyén. Ajánlott küldemény esetében az értesítést a feladást követő ötödik napon kell kézhez vettnek tekinteni, személyes kézbesítés esetén az átadás napján, e-mail esetén az elektronikus visszaigazolás jelzett időpontban (hétfőgőken vagy ünnepnapokon a

továbbítást követő első munkanapon). Vita esetén a küldő fél köteles bizonyítani a feladás tényét. A jelen Szerződés felmondását csak ajánlott és tértivevényes levél vagy személyes kézbesítés útján lehet a másik féllel közölni.

X. Jogviták rendezése

A jelen Szerződésből eredő vagy azzal összefüggésben, illetve annak megszegésével, felbontásával, érvényességével vagy értelmezésével kapcsolatban felmerülő jogvita (e szakasz alkalmazásában a továbbiakban: „Jogvita”) esetén a Szerződő Felek kötelesek az alábbiak szerint eljárni:

- (a) A Felek kötelesek jóhiszemű tárgyalásokat folytatni a Jogvita bíróságon kívüli rendezése és/vagy a Jogvita közös megoldása érdekében. A Felek legalább 15 napon keresztül kötelesek folytatni a tárgyalásokat.
- (b) Amennyiben a Felek a Jogvitát a fenti (a) pontban meghatározott eljárás keretében 15 napon belül nem rendezik, úgy a jogvitájukat a hatáskörrel és illetékességgel rendelkező magyar bíróságok döntésének vetik alá

XI. Teljes megállapodás

Jelen Szerződés annak tárgyával kapcsolatban a Szerződő Felek közötti teljes megállapodást jelenti, és a jelen Szerződés kelte előtt a Felek között létrejött minden korábbi, írásbeli vagy szóbeli tárgyalást, nyilatkozatot vagy megállapodást hatálytalanná tesz és azok helyébe lép.

XII. Részleges érvénytelenség

Amennyiben a jelen Szerződés bármely feltétele vagy rendelkezése érvénytelen, jogellenes vagy végrehajthatatlan, a jelen Szerződés összes többi feltétele és rendelkezése ettől függetlenül teljes mértékben hatályban marad. Ebben az esetben a Szerződő Felek haladéktalanul tárgyalásokat kezdenek. Ennek során jóhiszeműen úgy járnak el, hogy az érvénytelenné vált rész helyébe a Szerződő Felek gazdasági szándékához legközelebb álló érvényes rész kerüljön a Szerződésbe, ésszerű határidőn belül.

XIII. Joglemondás

Az, hogy valamelyik Szerződő Fél késedelmesen él vagy egyáltalán nem érvényesíti a jelen Szerződés alapján őt megillető jogorvoslatot, vagy bármilyen esetben késedelmesen vagy egyáltalán nem gyakorolja valamely, a jelen Szerződés alapján keletkezett jogát, úgy az nem tekintendő az illető feltételről, jogról vagy igényről való lemondásnak, sem szerződésszegés elfogadásának, hanem a Szerződés rendelkezései, illetve a benne foglalt kötelezettségek továbbra is teljes mértékben hatályosak és érvényesek, az illető jogok vagy igények pedig továbbra is gyakorolhatók maradnak.

* * *

A FENTIEKET TANUSÍTVA a Szerződő Felek a jelen Szerződést az alább feltüntetett napon és helyen aláírták.

[Budapest], [•].

Vállalkozás

mint megbízó részéről

név: [•] beosztás: [•]

[Ellenőrző Biztos] mint megbízott részéről név: [•]