

Ügyintéző: Dr. Bertha György

A Magyar Vasúti Hivatal 2/2006. határozata

Elrendelem, hogy a **Vasúti Pályakapacitás-elosztó Kft.** (székhely: 1066 Budapest, Teréz krt. 62.) az általa készített, a magyarországi nyílt hozzáférésű vasúti pálya igénybevételének feltételeiről szóló Hálózati Üzletszabályzatot – annak I. Rész 6. Fejezet 6.1.3 pontjában és 6.2.3. pontjában foglalt kedvezmények törlésére kiterjedően –

m ó d o s í t s a .

Egyben **kötelezem** a Vasúti Pályakapacitás-elosztó Kft.-t, hogy a kedvezmények törléséből fakadó díjbevételeknek megfelelő arányos csökkentést hajtson végre a nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózat működtetője által nyújtott szolgáltatások díjai vonatkozásában.

Kötelezem továbbá a Vasúti Pályakapacitás-elosztó Kft.-t, hogy az igénybejelentések következtében az integrált vasút társaságnak és a hozzáférésre jogosultnak megküldött értesítésében egyértelműen jelölje meg a menetvonal(ak) igénybevételével kapcsolatban érvényesíthető díjakat, kedvezményeket és felárakat.

A Vasúti Pályakapacitás-elosztó Kft. a jelen határozatban foglalt kötelezettségének e határozat kézbesítésétől számított 30 napon belül köteles eleget tenni, a megtett intézkedésekről a Hivatalt 15 napon belül tájékoztatni köteles. Felhívom figyelmét, hogy amennyiben kötelezettségének – felróható módon – határidőben nem tesz eleget, egymillió forintig terjedő, ismételten is kiszabható eljárási bírsággal sújtható.

E határozat ellen fellebbezésnek helye nincs, de jogszabálysértésre hivatkozással bírósági felülvizsgálata kérhető. A keresetlevelet három példányban a Magyar Vasúti Hivatalnál a felülvizsgálni kért határozat közlésétől számított harminc napon belül kell benyújtani vagy ajánlott küldeményként postára adni.

Indokolás

I.

Az eljárás megindítása, a megállapított tényállás

A Magyar Vasúti Hivatal (továbbiakban: Hivatal) 2006. május 25. napjával a hálózat-hozzáférési díjak tekintetében folytatott kedvezményezési gyakorlat kivizsgálása céljából piacfelügyeleti eljárást indított, mivel több olyan információ jutott a birtokába, ami alapján a vasút társaságokkal szembeni egyenlő bánásmód megkérdőjelezhetőnek látszott.

A pályahálózat-használati díjrendszer díjából, kedvezményekből és a Hálózati Üzletszabályzatban (továbbiakban: HÜSZ) jelenleg nem alkalmazott felárakból és kiegyenlítő juttatásokból áll, ebből kifolyólag a kedvezmények vizsgálata a pályahálózat-használati díjaktól nem választható el.

A HÜSZ hálózat-hozzáférési díjak tekintetében biztosított kedvezményekről szóló I. Rész

6. Fejezet 6.1.3 pontja háromféle kedvezményt tartalmaz:

- A nosztalgia vonatokra a szerelvényvonati alapidjak kerülnek felszámításra.

- A vasútállalatok tranzit tehervonatok és nemzetközi kombinált tehervonatok közlekedtetése esetén a közlekedtetési díjból minden megtett km után 20 %-os díjkedvezményben részesülnek. A díjkedvezményt tranzit tehervonatok és nemzetközi kombinált tehervonatok vonatkozásban együttesen és külön-külön is igénybe lehet venni, a díjkedvezmény együttes mértéke azonban nem haladhatja meg a 20 %-ot.

- A vasútállalatok Eperjeske-átrakó - Dunaújváros és viszont viszonylatú zárt irányvonatok közlekedtetése esetén a közlekedtetési díjából a megtett km után 20 %-os díjkedvezményben részesülnek.

A HÜSZ I. Rész 6. Fejezet 6.2.3 pontjában megfogalmazott kedvezmény szövegében teljes mértékben megegyezik a 6.1.3 pont második kedvezményfajtajával:

A vállalkozó vasúti társaságok tranzit tehervonatok és nemzetközi kombinált tehervonatok közlekedtetése esetén a közlekedtetési díjból minden megtett km után 20 %-os díjkedvezményben részesülnek. A díjkedvezményt tranzit tehervonatok és nemzetközi kombinált tehervonatok vonatkozásban együttesen és külön-külön is igénybe lehet venni, a díjkedvezmény együttes mértéke azonban nem haladhatja meg a 20 %-ot.

1)

A Hivatal 2006. június 19. napjával felhívta a vasúti társaságokat, hogy nyilatkozzanak abban a kérdésben, hogy 2006. január 01-e óta igényeltek-e kedvezményt, részesültek-e, illetve mely alkalmakkor részesültek, milyen mértékű, mely pályahálózat mely szakaszai vonatkozásában nyújtott hálózat-hozzáférési díjjal kapcsolatos kedvezményben.

A Train Hungary Magánvasút Ipari, Kereskedelmi és Szolgáltató Kft. ügyvezetője arról tájékoztatta a Hivatalt, hogy 2006. január 01-e óta nem igényelt pályahasználati kedvezményt, és nem részesült hálózat-hozzáférési díjjal kapcsolatos kedvezményben.

A Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Rt. vezérigazgatójának és vezérigazgató-helyettesének előadása szerint önállóan, 2006. január 01-e óta nem igényeltek és nem is kaptak hálózat-hozzáférési díjkedvezményt.

A Floyd Szolgáltató ZRt. képviselőjének nyilatkozata alapján 2006. évben egy alkalommal igényeltek kedvezményt a Hegyeshalom-BILK-Hegyeshalom viszonylatban közlekedő tehervonatukhoz, a VPE által kiadott értesítésből azonban nem derült ki, hogy a kedvezményt megkapták-e. A MÁV ZRt. Pályavasúti Üzletágától utólagos díjkedvezményben részesültek, arról azonban, hogy mivel kapcsolatban, nem kaptak tájékoztatást.

A MÁV Cargo Árufuvarozási ZRt. elnök-vezérigazgatójának nyilatkozata szerint 2006. január 01-e óta a hálózat-hozzáférési díjjal kapcsolatban nem kaptak egyedi, más vasútállalattal szemben versenyelőnyt biztosító kedvezményt. A MÁV Cargo Árufuvarozási Zrt. csak a VPE által készített HÜSZ 6.1.3 pontjában meghirdetett, minden vasútállalat által igénybe vehető kedvezményt vette igénybe tranzit tehervonatok, nemzetközi kombinált tehervonatok és Eperjeske-átrakó – Dunaújváros és ellenirányú zárt

irányvonalak vonatkozásában.

Az MMV Magyar Magánvasút ZRt. vezérigazgatójának előadása alapján 2006. január 01-e óta hálózat-hozzáférési díjból külön kedvezmény érvényesítését nem igényelték és nem is kapták. A HÜSZ alapján a pályavasúttól kaptak tranzit kedvezményeket Hegyeshalom-Magyarbóly, Hegyeshalom-Gyékényes, Hegyeshalom-Lökösháza, Hegyeshalom-Curtici, Lökösháza-Hegyeshalom, Magyarbóly-Hegyeshalom viszonylatokban.

A „Central-European Railway” Árufuvarozási, Kereskedelmi és Szolgáltató ZRt. vezérigazgatójának tájékoztatása szerint 2006. évre vonatkozóan a hálózat-hozzáférési díjból kedvezményt nem igényeltek. A HÜSZ I. Rész 6. Fejezet 6.1.3 pontja alapján a tranzit tehervonatokra április hónapban 2 alkalommal, Rajka-Hegyeshalom viszonylatban automatikusan történt a kedvezményezés.

2)

A Magyar Vasúti Hivatal által az eljárás során kirendelt igazságügyi szakértő III/4/1/2006 számú szakvéleményében megállapította, hogy a HÜSZ I. Rész 6. Fejezet 6.1.3 pontjában és 6.2.3 pontjában meghirdetett kedvezmény megállapítása automatikusan történik. A HÜSZ-ben szereplő összes kedvezmény-típus esetében egységesen 20 % a kedvezmény mértéke, a kedvezmények mértékének arányosságát és törvényességét költségszámításokkal alátámasztó dokumentum azonban eljárása során nem volt fellelhető.

A kedvezményezés gyakorlata önmagában lényegében nem volt vizsgálható az eljárás során. Az igénybevevők olyan pályahasználati ajánlatokat kapnak, amelyek nem tartalmazzák az ajánlott szolgáltatás árát és az igénybe vehető kedvezményeket. A kedvezmények megítélésében a Vasúti Pályakapacitás-elosztó Kft. (továbbiakban: VPE), mint díjszabási szerv nem vesz részt. A kiállított számlák sem az ajánlattal, sem a gyakran alakilag hibás és hiányos pályahasználati szerződésekkel nem vethetők össze, így az igénybe vevők szinte az összes számlával szemben kifogást emelnek.

II.

Jogszabályi háttér

A vasúti infrastruktúrakapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról és a biztonsági tanúsítványról szóló 2001/14/EK Irányelv teremti meg az európai harmonizált vasúti infrastruktúra-díjpolitika alapjait. Az Irányelv megalkotásának céljai között szerepel, hogy (5) az átláthatóság és a minden vasúttársaság számára hátrányos megkülönböztetéstől mentesen biztosítandó hozzáférés érdekében a hozzáférési jogok alkalmazásához szükséges összes információt közzé kell tenni a vasúthálózat-használati feltételekben. (35) Minden díjszabási rendszer gazdasági jelzéseket közvetít a felhasználók felé. Fontos, hogy ezek, a vasúttársaságoknak szóló jelzések ellentmondásmentesek legyenek, és a vasúttársaságokat ésszerű döntések meghozatalára készítessék. Az Irányelv releváns cikkeit a vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény (továbbiakban: Vtv.), illetve a vasúti pályahasználati díjról és képzésének elveiről szóló 66/2003 (X. 21.) GKM-PM együttes rendelet implementálja.

A 66/2003. (X. 21.) GKM-PM együttes rendelet 11. § (1) bekezdése alapján a VPE a HÜSZ-ben határozza meg a pályahasználati díjak alkalmazásának feltételeit, valamint a nyújtható kedvezményeket.

A Vtv. 55. § (6) a) és b) pontjai szerint a hálózat-hozzáférési díjak tekintetében az egyenlő bánásmód követelményeinek megtartásával általános és egyedi kedvezmények biztosíthatók, oly módon, hogy azok nem torzíthatják a vasúti társaságok közötti versenyt, így különösen általános kedvezményeket csak a nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózat meghatározott szakaszaira lehet nyújtani, olyan módon, hogy hasonló szolgáltatásokra hasonló kedvezményeknek kell vonatkozniuk. Az általános kedvezmény mértéke nem haladhatja meg a nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózat működtetője által elért tényleges adminisztrációs költségmegtakarítás mértékét. A kedvezmény mértékének meghatározásakor nem lehet figyelembe venni a felszámított díjba már egyébként beépített költségmegtakarítást. A vasúti pályahálózat működtetője a közforgalmú vasúti szolgáltatások mennyiségének és minőségének ösztönzése céljából időszakos jelleggel egyedi kedvezményeket nyújthat a nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózat azonosítható, nagymértékben kihasználatlan részein. A Vtv. 59. § (5) bekezdése alapján a Hivatal a HÜSZ-t megvizsgálhatja, és ha annak tartalma ellentétes az Vtv.-ben foglaltakkal, annak módosítását határozattal hivatalból elrendeli.

A 2001/14/EK Irányelv alapvetése, hogy (40) a vasúti infrastruktúra természetes monopólium, ezért a pályahálózat-működtetők számára költségcsökkentést és az infrastruktúra hatékony igazgatását lehetővé tevő ösztönzőket kell biztosítani. A Vtv. ezt az alábbiak szerint emeli át a magyar jogrendbe.

A Vtv. 55. § (1) bekezdésében felsorolja a hálózat-hozzáférési díjszabás rendszerének elemeit: a nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózat működtetője által nyújtott szolgáltatások díjai, a biztosítható kedvezmények, az érvényesíthető felárak, a kiegyenlítő juttatások.

A Vtv. 55. § (4) bekezdésében előírja, hogy a díjszabási rendszernek ösztönöznie kell a nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózat kapacitásának hatékony kihasználását, a hozzáférésre jogosultak lehető legkisebb költséggel való kiszolgálását, a vasúti társaságok gazdálkodási eredményeinek javulását. A Vtv. 55. § (11) bekezdése alapján a hálózat-hozzáférési díjrendszer keretében alkalmazott díjak, kedvezmények és felárak alkalmazásának feltételeit a Hivatal ellenőrizheti.

A Vtv. 62. § (1) bekezdése szerint amennyiben a vasúti pályahálózatot integrált vasúti társaság működteti, a pályahálózat-kapacitás elosztásának folyamatára vonatkozó rendelkezéseket a 62-65. §-okban foglalt eltérésekkel kell alkalmazni. A Vtv. 64. § (1)-(3) bekezdései alapján a hozzáférésre jogosult a vasúti pályahálózat-kapacitásra, valamint az 54. § (1) és a (3)-(4) bekezdéseiben meghatározott szolgáltatásokra vonatkozó igényét a VPSZ részére jelenti be. Az igénybejelentés ajánlattételre történő felhívásnak minősül. A VPSZ a Hálózati Üzletszabályzatban foglaltaknak megfelelően - az integrált vasúti társaságnak és a hozzáférésre jogosultnak 15 napon belül megküldött értesítésben - meghatározza a hozzáférésre jogosult rendelkezésére bocsátható vasúti pályahálózat-kapacitást, továbbá a hálózat-hozzáférési díjak összegét.

III.

Következtetések

A Vtv. 55. § (6) bekezdése általános és egyedi kedvezményeket különböztet meg. A törvény szerint az általános kedvezmény visszavezethető a kapacitás-elosztás adminisztratív költségeinek a csökkentésére, egyedi kedvezmény nyújtására pedig akkor van lehetőség, ha annak célja a nyílt hozzáférésű vasút pályahálózat azonosítható,

nagymértékben kihasználatlan részeinek jobb kihasználása.

Megállapítható, hogy a HÜSZ hálózat-hozzáférési díjak tekintetében biztosított kedvezményekről szóló I. Rész 6. Fejezet 6.1.3 pontja és 6.2.3. pontja a Vtv. előírásaiba ütközik, figyelemmel arra, hogy olyan kedvezmények nyújtásáról rendelkezik, amelyek tartalmuk szerint sem általános, sem egyedi kedvezménynek nem minősíthetők. A tranzit tehervonatok, nemzetközi kombinált tehervonatok és az Eperjeske-átrakó – Dunaújváros és viszont viszonylatú zárt irányvonatok tekintetében a 20 %-os hálózat-hozzáférési díjkedvezmény automatikusan kerül érvényesítésre. A díjkedvezmény mértéke a vasúti pályahálózat működtetője által elért adminisztratív költségmegtakarításra nem vezethető vissza. A nyílt hozzáférésű hálózatok nagymértékben kihasználatlan részeinek meghatározása nem történt meg, a kedvezmények gyakran Magyarország legjobban kihasznált pályahálózat-részeit is érintik.

A jelenleg hatályos HÜSZ-ben alkalmazott kedvezmények a jogszabályi kereteken kívül a lefektetett közlekedéspolitikai célokkal sincsenek összhangban, amelyek a vasúti infrastruktúra hatékony használatának ösztönzésében, az infrastruktúra használat optimalizálásában fogalmazódnak meg. A hátrányos megkülönböztetéstől mentes hozzáférés továbbá megköveteli a díjszabási rendszer által a felhasználók felé közvetített gazdasági jelzések ellentmondásmentességének biztosítását is, hogy így a vasúttársaságokat ésszerű döntések meghozatalára készítsék, amelyre a HÜSZ kedvezményekre vonatkozó előírása nem alkalmas.

A vasúti társaságok ajánlattételi felhívásnak minősülő menetvonal-igényeire olyan „ajánlatnak” nevezett értesítést kapnak a VPE-től, amely nem tartalmazza a kiutalt pályahálózat-kapacitás díját vagy díjait, illetve az ezzel kapcsolatos kedvezményeket és felárakat, így üzleti döntések meghozatalára korlátozottan alkalmasak. A kedvezmények érvényesítése utólagos, a számlán külön feltüntetésre sem kerül.

A kedvezményezés átláthatatlan és rosszul dokumentált rendszerében nem állapítható meg egyértelműen, hogy kirívó aránytalanságok állnának fenn a HÜSZ által nevesített kedvezmények felhasználásában. Noha az új vasúti társaságok piaci részesedése a két inkunbens állami vasúti társasághoz képest csekély, egy kivétellel mindegyik társaság képes volt kedvezményeket érvényesíteni. A kedvezmények jelentős részét az inkunbensek vették igénybe, de az új piacralépők nagyon alacsony piaci részesedése miatt a nyilvántartások jelenlegi színvonala mellett tendenciózus torzításokat nem lehet megállapítani.

A Magyar Vasúti Hivatal eljárásának nem volt célja annak vizsgálata, hogy a díjszabási rendszer általában véve megfelel-e a törvényben foglaltaknak, ezért a kedvezményeken kívüli más elemeivel kapcsolatos megállapításra nem jutott.

Önmagában a jogszabályba ütköző kedvezmények rendszerének megszüntetése ellentétes volna a Vtv. díjszabási rendszerre vonatkozó elveivel, mert nem ösztönözná a hozzáférésre jogosultak lehető legkisebb költséggel való kiszolgáltatását, továbbá a vasúti társaságok gazdálkodási eredményének javulását. A természetes monopóliumnak tekintett pályahálózat-üzemeltető szervezet(ek)et a díjrendszer egyéb elemeinek megállapításakor nem várt többletbevételhez juttatná, és a kedvezmények kiesése a nyílt hozzáférésre jogosultak teljes pályahálózat-hozzáférési költségének emelkedéséhez vezetne.

A díjrendszer egészére vonatkozó előírások a jelenleg alkalmazott kedvezmények törlését követően akkor teljesülhetnek, ha azok összegével a díjakat csökkentik. Így a természetes

monopólium üzemeltetője nem jut olyan többletbevételhez, ami a jogszabályban elvárt ösztönzőkkel ellentétes hatást váltana ki. A pályahálózatot használó vasúti társaságok korábban tervezhető költségszintje is csak csekély mértékben változik, mivel a költségeik közül csak egy elemnek tekinthető pályahálózat-hozzáférési díjrendszeren belül a kedvezmények összességében kis mértékben tettek ki, ami a társaságok között jelentős különbségeket nem okozott. A korábban átlagosnál több kedvezményt igénybe vevő vállalkozások pályahálózat-hozzáférési költségszintje azonos üzletmenet esetén kevesebb mint 1%-kal növekedhet, az átlagosnál alacsonyabb szinten kedvezményezett társaságoké 0-1,83%-kal csökkenhet.

A HÜSZ alapján nyújtott kedvezmények hatása a vasúti áruszállítási piacra csekély, a társaságok felé a 2006. I. félévében kiszámlázott díjakat társaságtól függően 0-2,74%-kal, átlagosan 1,83%-kal csökkentette.

A Vtv. alapján a HÜSZ módosításával olyan általános és egyedi kedvezmények bevezetésére van lehetőség, amelyek a vasúti társaságok üzleti döntéseinek racionalizálását, illetve a vasúti pályahálózatok versenyképességének megőrzését szolgálhatják. Az ilyen kedvezmények bevezetéséről folyó tárgyalásokat a Vtv. 73. § (1) d) pontja alapján a Hivatal felügyelete alatt kell lefolytatni.

A Hivatal a jelenleg nem versengő vasúti személyszállítási részpiacon a kedvezmények hatását nem vizsgálta.

IV.

Hatály, hatáskör

E határozat nem érinti azon kedvezményeket, amelyek biztosítására – dokumentumokkal igazolható módon – a határozat jogerőre emelkedését megelőzően került sor. E kedvezmények azonban a díjcsökkentések érvénybe lépéséig, de legfeljebb a jelenleg hatályos üzemi menetrend időszakának a végéig vehetők igénybe.

A határozatban foglalt döntésem a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. törvény (Ket.) 71. § (1) bekezdése alapján, a Vtv. 73. § (1) c) pontjában biztosított hatáskörömben eljárva hoztam meg. A határozat elleni jogorvoslati lehetőséget a Ket. 109. § (1) bekezdése alapján állapítottam meg.

Budapest, 2006. augusztus 18.

A Fővárosi Bíróság 2007. május 10-én kelt ítélete a fenti határozattal kapcsolatban

Aláíró: Antal Dániel elnök