

Iktatószám: MVH/214/65/2007.

Ügyintéző: dr. Dobos Gergely

A Magyar Vasúti Hivatal 49/2007. számú határozata

A 2006. évben bevezetett, és az azóta alkalmazott pályahálózat-hozzáférési díjrendszer vasúti áruszállítási piacra gyakorolt hatásának a MÁV Magyar Államvasutak Zrt. (a továbbiakban: MÁV Zrt.) és a Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Zrt. (a továbbiakban: GySEV Zrt.) által működtetett országos vasúti pályahálózatokon való hatását vizsgáló, hivatalból indított piacfelügyeleti eljárásában a következő

határozatot

hoztam.

A **Vasúti Pályakapacitás-elosztó Kft-t** (székhely: 1066 Budapest, Teréz krt. 62.)

kötelezem,

- hogy a határozat jogerőre emelkedésétől számított 30 napon belül a vasúti közlekedésről szóló 2005. CLXXXIII. törvény 55.§, (a továbbiakban: Vtv.) valamint a vasúti pályahasználati díjról és képzésének elveiről szóló 66/2003. (X. 21.) GKM-PM együttes rendelet 11.§ (2) bekezdése alapján határozza meg az országos vasúti pályahálózatok használatával összefüggésben felmerülő költségek elszámolásának elveit, és azt a fenti határidőben küldje meg a MÁV Magyar Államvasutak Zrt., valamint a Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Zrt. részére;
- hogy a MÁV Magyar Államvasutak Zrt. és a Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Zrt. Önköltségszámítási és Díjképzési Szabályzata módosításának érvénybe lépését követő 30 napon belül a Magyar Vasúti Hivatal részére mutassa be a 2006. január 1. napja és az egyes Szabályzatok érvénybe lépése közötti időszakban az említett vasúti társaságok pályahálózatában alkalmazott hálózat-hozzáférési díjak és a vasúti pályahálózat igénybeviteléhez közvetlenül kapcsolódó, egy vonatra eső költségek és ráfordítások mértékének viszonyát;
- hogy a Hálózati Üzletszabályzat 6.6 fejezetét (A számlázás menete) a határozat jogerőre emelkedésétől számított 60 napon belül módosítsa akként, hogy a hálózat-hozzáférési díjra vonatkozó számla kiállítására csak az adott szolgáltatást igénybevevő hozzáférésre jogosulttól származó teljesítés-igazolás alapján kerülhet sor.
- Egyben **kötelezem** a Vasúti Pályakapacitás-elosztó Kft.-t, hogy a határozat jogerőre emelkedését követő 15 (tizenöt) napon belül fizessen 5.000.000,- Ft, azaz Ötmillió forint piacfelügyeleti bírságot.

A **MÁV Magyar Államvasutak Zrt.-t** (székhely: 1062 Budapest, Andrassy út 73-75.)

kötelezem,

- hogy a vasúti pályahálózat használatával összefüggésben felmerülő költségek elszámolása elveinek megfelelően módosítsa az általa működtetett országos vasúti pályahálózatokra vonatkozó Önköltségszámítási és Díjképzési Szabályzatot olyan határidőben, hogy a módosítás a költségszámítási elvek kézhezvételét követő 60 napon

belül a gazdasági és közlekedési miniszter, valamint a pénzügyminiszter jóváhagyásával érvénybe léphessen;

- hogy a határozat jogerőre emelkedésétől számított 30 napon belül hozzon létre nyilvántartást a 2006. január 1. napjától kezdődően a személyszállítási tevékenységet végző szervezete által a saját pályahálózatában igénybe vett pályavasúti szolgáltatásokról, és e nyilvántartást folyamatosan vezesse a Vtv. 66. §-ának (1) bekezdése szerinti belső megállapodásának Magyar Vasúti Hivatal általi jóváhagyásáig.

A Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Zrt.-t (1138 Budapest, Népfürdő u. 22.)

kötelezem,

- hogy a vasúti pályahálózat használatával összefüggésben felmerülő költségek elszámolási elveinek megfelelően módosítsa az általa működtetett országos vasúti pályahálózatokra vonatkozó Önköltségszámítási és Díjképzési Szabályzatot olyan határidőben, hogy a módosítás a költségszámítási elvek kézhezvételét követő 60 napon belül a gazdasági és közlekedési miniszter, valamint a pénzügyminiszter jóváhagyásával érvénybe léphessen;
- hogy a határozat jogerőre emelkedésétől számított 30 napon belül hozzon létre nyilvántartást a 2007. január 1-étől kezdődően a személyszállítási tevékenységet végző szervezete által a saját pályahálózatában igénybe vett pályavasúti szolgáltatásokról, és e nyilvántartást folyamatosan vezesse a Vtv. 66. §-ának (1) bekezdése szerinti belső megállapodásának Magyar Vasúti Hivatal általi jóváhagyásáig.

A fenti társaságok a jelen határozatban foglalt kötelezettség teljesítésével kapcsolatos intézkedéseikről a határozat jogerőre emelkedését követő 15 (tizenöt) napon belül kötelesek a Magyar Vasúti Hivatalt értesíteni. Felhívom a figyelmet, hogy amennyiben a kötelezettségnek – félrőható módon – határidőben nem tesznek eleget, 1.000.000,- Ft-ig (egymillió forint) terjedő, ismételten is kiszabható eljárásbi bírsággal sújthatók.

A piacfelügyeleti bírságot a Magyar Vasúti Hivatalnak a Magyar Államkincstár által vezetett 10032000-00289256-00000000 számú számlájára történő átutalással kell megfizetni. A pénzfizetési kötelezettség elmulasztása késedelmi pótlékfizetési kötelezettséggel jár.

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 30 (harminc) napon belül kell benyújtani vagy ajánlott küldeményként postára adni.

E határozat a közléssel jogerőre emelkedik.

Az eljárás költségét a Magyar Vasúti Hivatal viseli.

Indokolás

I.

A Magyar Vasúti Hivatal (a továbbiakban: Hivatal) 2007. február 20.-án hivatalból indított piacfelügyeleti eljárása során a 2006. évben bevezetett és az azóta alkalmazott pályahálózat-hozzáférési díjrendszer vasúti áruszállítási piacra gyakorolt hatását vizsgálta a MÁV Magyar Államvasutak Zrt. (a továbbiakban: MÁV Zrt.) és a Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Zrt. (a továbbiakban: GySEV Zrt.) által működtetett országos vasúti pályahálózatokon.

Az Európai Gazdasági Térség területén a pályahálózat-hozzáférési díjrendszerek, az alkalmazható díjak, felárak, kedvezmények rendszere irányelvi (az Európai Parlament és a Tanács 2001/14/EK irányelve (2001. február 26.) a vasúti infrastruktúrapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról; a továbbiakban: Irányelv) szinten harmonizált. Azokon a hálózatokon, amelyeket vertikálisan integrált (egyben pályahálózat-működtető és igénybevevő) vasúti társaságok működtetnek, a vasúti pályahálózat használatának feltételeit, díjait egy, a vasúti társaságtól független díjszabási szervezet, Magyarországon a MÁV Zrt. és a GySEV Zrt. által üzemeltetett pályahálózatok esetében a Vasúti Pályacapacitás-elosztó Kft. (VPE Kft.) végzi. A pályahálózatok üzemeltetőit, a MÁV Zrt. és a GySEV Zrt. elkülönülten működő pályavasúti szervezeteit a nyílt hozzáférésre jogosultakkal szemben a VPE Kft. által meghatározott díjrendszernek megfelelő szerződéskötési kötelezettség terheli. A vasúti szállítást végző társaságokkal a szerződések megkötése, a szolgáltatás nyújtása, az igénybevétel bizonylatolása és a számlázás a pályahálózat-működtetők feladata.

Az integrált vasúti társaságok szállítással foglalkozó elkülönült szervezeti egységei esetében a jogi személy azonossága miatt a szerződéskötés fogalmilag kizárt, ezért ebben az esetben a díjszabási szervnek kell létrehoznia, a Magyar Vasúti Hivatalnak pedig jóváhagynia azt a vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény (a továbbiakban: Vtv.) 66. § (1) bekezdés szerinti ún. belső megállapodást, ami alapján a pályavasúti szervezeti egység és az áru-, valamint személyszállítási tevékenységet végző szervezeti egységek közötti valós teljesítéseken alapuló, belső elszámoló árként működő díjak, kedvezmények és felárak elszámolhatók.

A díjrendszerrel kapcsolatos alapvető elvárás az Irányelv preambuluma (38) bekezdése szerint, hogy az infrastruktúra díjait a vasúti szolgáltatások végzésével kapcsolatban közvetlenül felmerülő költség mértékében kell megállapítani. Az Irányelv 7. cikkének (3) bekezdésében kimondja, hogy – a felárakra vonatkozó előírások sérelme nélkül – a minimális szolgáltatások összességéért és a szolgáltatási infrastruktúrához való hozzáférésért fizetendő díjaknak meg kell egyezniük az adott vonat közlekedtetéséből közvetlenül eredő költséggel. Ezen közösségi rendelkezések a Vtv. 55. §-a (5) bekezdésének a) pontjában jelennek meg, miszerint a hálózat-hozzáférési díjakat úgy kell meghatározni, hogy azok a törvényben meghatározott szolgáltatás igénybevételéhez közvetlenül kapcsolódó költségeket, ráfordításokat és az infrastruktúra üzemeltetéséhez nyújtott állami támogatásokat tükrözzék. Ez a közgazdasági elmélet szerinti ún. „határkötség alapú ár”, amely a hálózatok hatékony és diszkriminációmentes kihasználtságát biztosíthatja.

Mivel a pályahálózatok működtetésének teljes költsége minden esetben meghaladja az egyes használókkal kapcsolatban felmerülő közvetlen költségek és ráfordítások összegét, ezért a tisztán a vonat közlekedtetésének közvetlen költségén alapuló árazás bizonyosan veszteségessé tenné a pályahálózatok működtetését, ami sértené a Vtv. 55. §-ának (3) bekezdését, amelynek értelmében a díjszabási rendszernek elő kell segítenie a vasúti közlekedés folyamatos és kiegyensúlyozott működését, a vasúti áru fuvarozás versenyképességét, figyelemmel a nyílt hozzáférésű pályahálózatokhoz kapcsolódó külföldi

pályahálózatokon alkalmazott díjrendszerekre is. A pályahálózat-működtetők költségeinek megtérítését ezért a Vtv. 55. §-ának (8)-(10) bekezdéseiben meghatározott módon általános és egyedi felárak alkalmazásával, a közösségi joggal összeegyeztethető állami támogatásokkal, illetve a Vtv. 55. §-ának (7) bekezdése szerinti kiegyenlítő juttatásokkal lehet megvalósítani. A díjrendszer továbbá tartalmazhat a Vtv. 55. §-a (6) bekezdésének a) és b) pontjaiban meghatározott kötöttségeknek megfelelő ún. általános kedvezményt, illetve egyedi kedvezményeket. A kedvezményekre vonatkozó jogszabályi előírások azt garantálják, hogy a kedvezmények nyújtása az üzleti tervezési horizonton olyan többletforgalomhoz juttassa a pályahálózat működtetőjét, amely segíti költségei nagyobb arányú megtérülését. A kedvezmények tehát nem irányulhatnak a pályahálózatban működő, versengő szállítási piac befolyásolására.

A díjszabási szerv a díjrendszert tetszőleges számú díjból, egyedi felárból és egyedi kedvezményből állíthatja össze. A díjaknak azonban külön-külön is tükrözniük kell a Vtv. 55. §-ának (4) bekezdésében meghatározott elvárásokat, a feláraknak és a kedvezményeknek pedig a Vtv-ben meghatározott célhoz kötöttnek kell lenniük. További megkötést jelent, hogy a díjrendszer egésze nem hozhatja a vasúti szállítási piac szereplőit jelentősen előnyös vagy jelentősen hátrányos helyzetbe, vagyis a többelémi díjrendszert nem lehet úgy összeállítani, hogy az a szállítási piac egyes szereplőit jelentős előnyhöz juttassa.

A Hivatal piacfelügyeleti eljárása annak vizsgálatára irányult, hogy az országos pályahálózatokon alkalmazott árak „az igénybevételhez közvetlenül kapcsolódó költségeken, ráfordításokon” alapulnak-e, a díjrendszer egésze nem hoz-e egyes piaci szereplőket hátrányos helyzetbe, illetve a pályahálózat-hozzáférési díjrendszer elemeinek alkalmazása, vagy a pályahálózat működtetők szolgáltatásaiért kiállított számlák és megfizetési módjuk jogszabályszerű-e.

II.

Az országos pályahálózatokhoz három, a Hivatal üzleti életet szabályozó tevékenysége alá tartozó piac működik (az árutovábbítási, a személyszállítási, és a pályahálózat-működtetői piac). A pályahálózat-működtetői szolgáltatások piaca monopolpiac. Az Irányelvi szabályozást éppen az tette szükségessé, hogy az Irányelv preambuluma (40) bekezdése szerint a vasúti infrastruktúra természetes monopólium, a preambulom (29) bekezdése szerint a pályahálózat működtetők is monopol helyzetben vannak. Magyarországon két, területileg elkülönülő, önálló üzletpolitikát folytató pályahálózat-működtetői monopólium működik: a GySEV Zrt. által működtetett, elsősorban a Nyugat-Magyarország régióban lévő pályahálózat, illetve a MÁV Zrt. által működtetett pályahálózat. A MÁV Zrt. lényegében a Magyar Állam tulajdonában lévő pályahálózat vagyongazdálkodási és működtetője.

A vasúti áruszállítási piac az országos pályahálózatokon olyan versenypiac, ahol 2004. előtt a MÁV Zrt-nek, illetve a GySEV Zrt-nek monopóliuma volt. A folyamatos piacfelügyeleti ellenőrzést az teszi szükségessé, hogy a tisztességes piaci verseny kialakulását a jelentős erőfölényben lévő, egykori monopolszolgáltatók piaci ereje veszélyeztetheti.

A vasúti személyszállítás esetében még nem alakult ki piaci verseny, a vasúti személyszállítással döntően állami és önkormányzati tulajdonú, közszolgáltatást végző szervezetek foglalkoznak.

A vasúti áruszállítási piacon a tisztességes piaci verseny kialakulását az teszi lehetővé, ha egy adott, természetes monopóliumot képező pályahálózatot a szállítási piaci szereplők azonos feltételekkel vehetik igénybe. A magán és köztulajdon egyenlő alkotmányos védelmének, a közpénzek célszerű felhasználásának, és a tisztességes áruszállítási versenynek előfeltétele, hogy a vasúti rendszeren belül ne legyenek az állami tulajdonhoz kapcsolódó, a nem piaci közszolgáltatásokhoz kapcsolódó, és a piaci tevékenységekhez kapcsolódó, jogszabályellenes transzferárazási, keresztfinanszírozási gyakorlatok.

III.

A Hivatal eljárása során megvizsgálta a 2006. évben közlekedett 246 636 tehervonat és 1 153 930 személyszállító vonat által fizetett, illetve elszámolt, kedvezményekkel és felárakkal módosított díjakat a MÁV Zrt.-nek és a GySEV Zrt.-nek a Hivatal 2007. február 20-án és március 30-án kelt felhívására érkezett adatszolgáltatása alapján. A MÁV Zrt. pályahálózat-működtető szervezetének a díjrendszerből származó összes bevétele 120 575,2 millió forint, a GySEV Zrt. pályahálózat-üzemeltető szervezetének a díjrendszerből származó összes bevétele 3 264 millió forint volt. A GySEV Zrt. esetében ez lényegében a saját szállítási tevékenység belső elszámoló árainak az elszámolását jelentette, a GySEV Zrt. által kezelt hálózatokon lényegében nem alakult ki piaci verseny, ezért az egyenlő piaci feltételek vizsgálatára nem nyílt lehetőség. A MÁV Zrt. pályahálózatát hat áruszállító vasúti társaság vette igénybe díjfizetés ellenében, valamint a MÁV Zrt. saját személyszállító szervezete belső díjelszámolás alapján.

A Hivatal eljárása során a pályahálózat-működtető szervezetektől és az igénybevevő szervezetektől kérdőíves formában kért adatokat. Az adatszolgáltatási felhívásnak minden szervezet eleget tett, a vevői és eladói oldal adatszolgáltatásai között kisebb, véletlenszerű, vélhetően a könyvelési rendszerek működési különbségeiből fakadó, kerekítési hiba mértékű eltérések voltak. Ezek mértéke nem indokolta az 1 400 566 vonat közlekedési bizonylatainak tételes ellenőrzését. A vevői és eladói oldal adatszolgáltatásából származó adatok egymással konzisztensek voltak.

A MÁV Zrt. pályavasúti adatszolgáltatása szerint az egyes, áruszállítással foglalkozó vasúti társaságok egy vonatra eső díjainak, felárainak és kedvezményeinek összege (a továbbiakban: a díjterhelés mértéke) éves szinten a díjzabási rendszer által legkedvezőbb helyzetbe hozott társaság esetében vonatonként 89 510 forint, a teljes áruszállítási piacra vetítve vonatonként átlagosan 147851 forint, a legkedvezőtlenebb helyzetbe került társaság esetében vonatonként 256 167 forint volt. A MÁV Zrt. saját személyszállító vonatai után elszámolt belső pályahasználati díjak, belső kedvezmények és belső felárak (a továbbiakban: belső elszámoló díjterhelés) alapján az egy személyszállító vonatra jutó átlagos terhelés mértéke valószínűsíthetően 75 808 forint volt (a Hivatal 2007. március 30-án kelt adatközlő felhívására érkezett MÁV Zrt. adatszolgáltatása alapján). Ez utóbbi értéket nem lehet pontosan megállapítani, mert erre vonatkozó megfelelő bizonylat nem áll rendelkezésre, a MÁV Zrt. a Hivatal felé tett közlései pedig ellentmondásosak.

A VPE Kft. által készített – a vizsgált időszakban hatályos – Hálózati Üzletszabályzat alapján a GySEV Zrt. pályahálózatának díjrendszere összesen 10 meghirdetett díjból, 1 meghirdetett kedvezményből állt, felár nem került érvényesítésre. A MÁV Zrt. pályahálózatának díjrendszere összesen 40 meghirdetett díjból, 3 meghirdetett kedvezményből állt, felár szintén nem került érvényesítésre. A Hivatal 2006. augusztus 18-án kelt 2/2006. számú határozata az alkalmazott kedvezményeket jogellenesnek találta. A határozattal szemben az érintettek

különböző kifogásokkal éltek, de a kedvezmények megszüntetésére vonatkozó részt végrehajtották. Mivel a GySEV Zrt. relatíve rövid pályahálózatán egyáltalán nem alakult ki több szereplős áru- vagy személyszállítási piac, ezért a Hivatal a vizsgálatát a MÁV Zrt. díjrendszerére szűkítette le.

IV.

Az eljárás során a Hivatal megkísérelte rekonstruálni a díjak megállapításának folyamatát, illetve megvizsgálni a díjak mértékének meghatározását. A vizsgálat célja annak a kiderítése volt, hogy az alkalmazott díjak összefüggésbe hozhatók-e „az igénybevételhez közvetlenül kapcsolódó költségekkel, ráfordításokkal”, a díjrendszer egyes díjelemei esetében teljesül-e a Vtv. 55. §-a (4) bekezdésének b) pontja szerinti „lehető legkisebb költséggel való kiszolgálás” elve. Ilyen számításokat a VPE Kft. mint díjszabási szerv sem a 2007. március 1-én kelt írásbeli nyilatkozatában, sem a Hivatal 2007. május 14-én tett helyszíni ellenőrzése során nem tudott bemutatni. A vizsgálat kitért arra is, hogy a díjakra vonatkozó döntési mechanizmus jogszerű volt-e.

A Vtv. 62. §-a (2) bekezdésének c) és d) pontja szerint az integrált vasúti társaság által működtetett vasúti pályahálózat esetében a hozzáférésre jogosult által fizetendő hálózat-hozzáférési díjak összegének meghatározására, valamint az integrált vasúti társaságnak az általa működtetett vasúti pályahálózathoz történő hozzáférése költségeinek meghatározására vonatkozó feladatokat a Vasúti Pályacapacitás-elosztó Szervezet, vagyis a VPE Kft. látja el. A VPE Kft. Különböző, ún. vonatnemek esetében (távolsági személyvonat, helyi személyvonat, szerelvényvonat, tehervonat, mozdonyvonat a MÁV Zrt. által kezelt pályahálózat, illetve személyvonat, tehervonat, nosztalgia vonat és szerelvényvonat a GySEV Zrt. vonatkozásában) különböző díjakat állapított meg. Az „igénybevételhez közvetlenül kapcsolódó költségekre, ráfordításokra, állami támogatásokra” vonatkozó elemzések hiányában a VPE Kft. nem tudott olyan döntés-előkészítő iratot vagy kalkulációt bemutatni, ami alkalmas lett volna annak igazolására, hogy az eltérő vonatnemek eltérő díjainak kiszámítása az eltérő vonatok közlekedtetésének valós költségkülönbségeire vezethető-e vissza, így a Hivatal a különböző vonatok díjainak megkülönböztetését önkényesnek értékeli.

A VPE Kft. által alkalmazott díjak többsége nem vonatonként került meghatározásra. A VPE Kft. által alkalmazott díjak egy vonatonkénti fix, és egy, a vonatok szállítási teljesítményével (a MÁV Zrt. esetében az igénybe vett hálózat hosszával, a GySEV Zrt. esetében az igénybe vett hálózat hosszával és a hálózaton mozgatott vonat tömegével) arányos díjelemből tevődik össze. A Hivatal értékelése szerint a díjak ilyen megállapítása elvileg nem jogszabályellenes. Ilyen díjképzés esetében a díjszabási szervezetnek azt kell biztosítani, hogy a szállítási teljesítménnyel arányos díjelemek mértéke azonos legyen a vonat közlekedtetésének szállítási távolsággal arányos költség-arányával. Ugyanígy elvileg nem elképzelhetetlen a pályahálózat igénybevételének idejével (vagy az ezzel arányosítható haladási sebességgel) arányosított díjelem sem, amennyiben az meghatározható, hogy a vonat közlekedtetésének mekkora a közvetlenül időarányos része. Az Irányelv területi hatálya alá eső országok esetében többfajta, jogszerű arányosításra van példa. A VPE Kft. az eljárás során sem nyilatkozataiban, sem a helyszíni ellenőrzés során rendelkezésre bocsátott „kalkulációs táblázattal” nem tudta igazolni, hogy rendelkezne olyan megbízható számításokkal, amelyek alapján az „igénybevételhez közvetlenül kapcsolódó költségeknek, ráfordításoknak, állami támogatásoknak” (a vonat közlekedtetésének közvetlen költségeinek) szállítási teljesítménnyel arányos része meghatározható volna.

A Hivatal az eljárásban számára szolgáltatott adatok alapján meghatározta az egyes vasúti társaságok egy szállítási kilométerre eső díjterhelését, illetve belső elszámoló árterhelését. Az egy vonatra eső díjterheléshez hasonlóan ebben a tekintetben is nagyon jelentős eltérések mutatkoztak a díjterhelésben. Az egyes áruszállító vasúti társaságok esetében a megtett vonatkilométerre jutó díjterhelés mértéke különböző volt. Az ebből a szempontból legkedvezőbb helyzetbe került áruszállító társaság díjterhelése vonatkilométerenként 856 forint, a legkedvezőtlenebb helyzetbe került társaság esetében 1824 forint volt, az átlagos díjterhelés mértéke 1804 forint volt a MÁV Zrt. 2007. február 20-án kelt felhívásra tett adatszolgáltatása alapján. A MÁV Zrt. saját személyszállítási tevékenységére elszámolt díjterhelés mértéke – ismét figyelembe véve a hiteles bizonylati rendszer hiányát, illetve a MÁV Zrt. ellentmondó tényközléseit – pedig megtett vonatkilométerenként valószínűleg 1 113 forint volt a MÁV Zrt. 2007. március 30-án kelt felhívásra történő adatszolgáltatása alapján. Ez a számított érték a korábban jelzett adatszolgáltatási inkonzisztencia miatt azonban más értéket is felvehet, ha a MÁV Zrt. másik, Hivatal felé tett adatközléseit tekintik a számítás alapjának.

A VPE Kft. helyszíni ellenőrzés során tett nyilatkozata szerint az egyes nyílt hozzáférésre jogosultak (vasúti áruszállító társaságok, személyszállító társaságok) díjterhelésének különbségei „az eltérő piaci profiljukra vezethető vissza”. Az eljárásban feltárt tényadatok, és a díjszabási szerv nyilatkozata alapján a Hivatal megállapította, hogy az alkalmazott díjszabási rendszer 2006-ban nem teremtett egyenlő feltételeket a vasúti áruszállítási piacon, amely helyzet a Vtv. 55. §-a (5) bekezdésének b) pontjába ütközik, miszerint a törvényben meghatározott szolgáltatások azonos tartalmú igénybevételét azonos mértékű díj ellenében kell biztosítani, illetve az igénybevétel tartalmának és a díj mértékének egymással arányban kell állnia.

A VPE Kft. díjszabási rendszere felárakat nem tartalmazott. Az ilyen díjképzés csak akkor jogszerű, ha a díjak mértéke nem csak visszavezethető egy vonat közlekedtetésének közvetlen költségeire és ráfordításaira, hanem azzal pontosan megegyezik.

V.

A vasúti pályahálózatok működtetésének feltételei, és az „igénybevételhez közvetlenül kapcsolódó költségek, ráfordítások, állami támogatások” (egy vonat közvetlen költsége) is évről-évre változnak. A változások oka lehet különösen a pályahálózat-működtetésére fordított bérköltségek változása, az alkalmazott technológiai változása, a pályahálózatok működtetése anyagjellegű költségeinek változása. A legnagyobb költségelemnek tekinthető bérek és alkalmazotti létszámok általában üzleti évenként változnak, ezért a díjrendszer elemeinek kiszámítása legalább évente egyszer indokolt és kötelező.

A VPE Kft. helyszíni ellenőrzés során tett nyilatkozata szerint a jelenlegi díjrendszer meghatározásához szükséges számításokat nem a VPE Kft., hanem a MÁV Zrt. végezte el még 2004-ben, a díjszabási szerv ezt követően a díjrendszert csak „kiigazította”. Az egy vonat közlekedtetése közvetlen költségének kiszámítását a VPE Kft. sem 2005-ben, sem 2006-ban nem végezte el. Mivel a jelenleg hatályos törvény, a Vtv. 2006. január 1. napján lépett hatályba – és a Hivatal is ettől a naptól gyakorolja hatáskörét – a Hivatal eljárása során csak olyan mértékben támaszkodott a 2004-2005. évi információkra, ami a 2006-ban alkalmazott díjrendszer értelmezéséhez elengedhetetlenül szükséges.

A VPE Kft. nyilatkozata alapján eljárásában a vasútról szóló 1993. évi XCV. törvény végrehajtására kiadott, a vasúti pályahasználati díjról és képzésének elveiről szóló 66/2003. (X. 21.) GKM-PM együttes rendelet (a továbbiakban: R.) alapján járt el. Az R-nek – a szemléletében és fogalomhasználatában is eltérő – a hatályos Vtv-vel való együttalkalmazása nehézségeket okozhat, a rendelet hatályossága ezzel együtt nem volt megkérdőjelezhető a vizsgált időszakban.

A VPE Kft. a 2006-ban alkalmazott díjrendszert 2006. január 1-től léptette hatályba új Hálózati Üzletszabályzat meghirdetésével. Az R. 11. §-ának (2) bekezdése szerint a VPE Kft-nek meg kellett volna határozni a pályahálózat-használat költségei elszámolásának elveit, amit nyilatkozata szerint nem tett meg. Az R. szerint a pályahálózat-működtető szervezeteknek a pályahálózat-használat költségei elszámolására vonatkozó elvek figyelembevételével – a gazdasági és közlekedési miniszter és a pénzügyminiszter által jóváhagyott – Önköltségszámítási és Díjképzési Szabályzatot (a továbbiakban: ÖDSZ) kellett volna alkotniuk. A pályahálózat-működtetőknek az ÖDSZ alapján kellett volna meghatározniuk azon költségadatokat, ami alapján a VPE Kft. mint díjszabási szerv a díjkból, kedvezményekből és felárakból álló díjszabási rendszer elemeit – a Hálózati Üzletszabályzatban – meg kellett volna határozni.

A Vasúti Pályakapacitás-elosztó Szervezet és az integrált vasúti társaság közötti jogviszonyról szóló 333/2005 (XII. 29.) Korm. rendelet 5. § (2) bekezdése szerint az integrált vasúti társaság a VPSZ által meghatározott elvek szerint évente Önköltség és Díjképzési Szabályzatot készít, amely elkülönítetten tartalmazza a pályavasúti tevékenységhez kapcsolódó adatokat.

A MÁV Zrt. esetében az ÖDSZ elkészítésére 2005. december 9-én került sor. A MÁV Zrt. és a VPE Kft. által alkalmazott ÖDSZ-t a MÁV Zrt. pályavasúti üzletágának főigazgatója és a MÁV Zrt. pénzügyi vezérigazgató-helyettese a MÁV Zrt. általános vezérigazgató-helyettesének egyetértésével, a R. 11. §-ának (2) bekezdésében szereplő miniszteri jóváhagyások nélkül kezdték el alkalmazni.

A MÁV Zrt. által készített ÖDSZ a hatályon kívül helyezett, a vasútról szóló 1993. évi XCV. törvény alapján készült, abból a jelenleg hatályos Vtv. szerint a díjszámítási rendszer alapját képező, az egy vonatra vonatkozó adatok közvetlenül nem határozhatók meg. Ennek az ÖDSZ-nek a legnagyobb tartalmi hiányossága a 2006. január 1-je óta hatályos törvény szempontjából, hogy a legkisebb költség elvének figyelmen kívül hagyása mellett, csupán a szolgáltatás nyújtásával kapcsolatban felmerülő költségek, és ráfordítások elvére épül, a közvetlen és nem közvetlen költségek megkülönböztetése nélkül. Ez azt jelenti, hogy nem tartalmaz olyan normatív elemeket, ami biztosítaná a Vtv. 55. §-a (4) bekezdésének megfelelően a nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózat kapacitásának hatékony kihasználását, és a hozzáférésre jogosultak lehető legkisebb költséggel való kiszolgáltatását.

A VPE Kft munkatársainak a 2007. május 21-i megismételt hatósági ellenőrzésen közölt információi alapján a GySEV Zrt ÖDSZ-ét 2004. folyamán készítették el, annak a két miniszter általi ellenjegyzet példánya a díjszabási szervhez nem jutott el. Ennek az ÖDSZ-nek az eljárás során a Hivatal rendelkezésére bocsátott, de nem hitelesített példánya alapján a MÁV ÖDSZ-hez hasonlóan a hatályon kívül helyezett 1993. évi XCV. törvény alapján készült. A szabályzat a szolgáltatások nyújtásával kapcsolatban felmerülő költségek, és ráfordítások felosztásának elvére épül, a közvetlen és nem közvetlen költségek nincsenek megkülönböztetve.

Amennyiben a hatályon kívül helyezett törvény alapján a VPE Kft. elkészítette volna a díjszabás elveit, és az ÖDSZ-ek a 2006-tól hatályos új törvényi szabályozásnak megfeleltethetőek lettek volna, akkor a pályahálózat-működtetőnek meg kellett volna határozniuk azokat a költségadatokat, amik alapján a VPE Kft. mint díjszabási szerv elvégezhetné a díjrendszer elemeinek meghatározását, különös figyelemmel az „igénybevételhez közvetlenül kapcsolódó költségekre, ráfordításokra, állami támogatásokra” (egy vonat közlekedtetésének közvetlen költségére), illetve szolgáltatások nyújtásának minimális költsége elvére. Ennek hiányában pedig az új törvény alapján el kellett volna készíteni az új törvénynek megfelelő díjszabási elveket és azok alapján a MÁV Zrt és a GySEV Zrt ÖDSZ-eit.

A Hivatal jelen eljárásban nem lelt fel semmilyen olyan kalkulációt vagy döntés előkészítő iratot, amely alapján értékelhette volna, hogy a 2006. év során alkalmazott Hálózati Üzletszabályzatban szereplő díjrendszert a VPE Kft. a jogszabályi előírásoknak megfelelően alkotta volna meg. A Hivatal által lefolytatott helyszíni ellenőrzés során megállapítást nyert, hogy VPE Kft. az R. szerinti – az ÖDSZ elkészítéséhez szükséges – elveket nem határozta meg, és az egyes díjak meghatározásához szükséges számítások elvégzését sem tudta igazolni. Az eljárás során a vizsgálat rámutatott arra, hogy sem a VPE Kft., sem a MÁV Zrt. nem változtatott a korábbi gyakorlatán a vasúti közlekedésről szóló új törvény 2006. január 1-jei hatályba lépését követően. Ez azt jelenti, hogy a VPE Kft. nem határozott meg új díjkalkulációs elveket a törvényi szintű szabályozás változása után, továbbá a MÁV Zrt. sem változtatott az ÖDSZ-en.

Annak megítélése, hogy a díjszabási rendszert, az egyes díjakat, felárakat és kedvezményeket tartalmazó Hálózati Üzletszabályzat, vagyis a hálózat-hozzáférés anyagi ellentételezésének megváltoztatása, és az új feltételek alkalmazása a pályahálózat-hozzáférési szerződésekben a MÁV Zrt. pályavasúti monopóliumból fakadó erőfölénnyel való visszaélésnek tekinthető-e, a versenyhatóság hatáskörébe tartozik.

A Hivatal értékelése szerint a MÁV Zrt. működtetésében lévő pályahálózatokon a vasúti áruszállítási piacon az egyenlő hálózat-hozzáférési feltételek az országos, nyílt hozzáférésű pályahálózatok igénybevételének díjrendszere tekintetében a 2006. évben nem teljesültek.

A GySEV Zrt. esetében a díjszabási rendszer működtetésével kapcsolatosan hasonló eljárási szabálytalanságok állapíthatók meg. Ugyanakkor a GySEV Zrt. lényegesen kisebb jelentőségű pályahálózatán a MÁV Zrt. által alkalmazottnál képest alacsonyabb díjak, és egyszerűbb díjszabási rendszer ellenére sem bontakozott ki érdemi verseny. A Hivatal megítélése szerint az a tény, hogy a GySEV Zrt. működtetésében lévő pályahálózatokon nem alakult ki a többszereplős vasúti áruszállítási piac, ennek a lefolytatott eljárásnak a keretein belül nem volt vizsgálható.

VI.

A VPE Kft. feladata az egyenlő hozzáférési feltételek biztosítása tekintetében kettős: a díjszabási szerve feladatain kívül elosztási szervként feladata, hogy a vasúti szállításban részt vevő áruszállító és személyszállító vonatok menetrendi igényei – vagyis a pályahálózat-használati igényei – azonos esélyekkel teljesüljenek. Mivel a vonatkozó jogszabályok szerint a szállítási piacon is jelen lévő pályahálózat-működtetők tevékenységével a pályahálózat igénybevétele rendjének meghatározása (a menetrendet is ide értve) összeférhetetlen, a VPE Kft. feladata, hogy a kapacitás-elosztási folyamat során, a vasúti társaságok pályahálózat-

igényeinek feldolgozását követően, meghatározza az igénybevétel helyét és idejét rögzítő, minden vasúti társaságra érvényes üzemi menetrendet a Vasúti Pályakapacitás-elosztó Szervezet és az integrált vasúti társaság közötti jogviszonyról szóló 333/2005. (XII. 29.) Korm. rendelet 4. §-a szerint.

A VPE Kft.-nek díjszabási és elosztási szervként a Vtv. 62. §-a (2) bekezdésének b) pontja alapján meg kell határoznia azt a Hálózati Üzletszabályzatot, ami a kapacitás-elosztás szabályait, a pályahálózat igénybevételének feltételeit és a pályahálózatok igénybevételére vonatkozó díjrendszert is tartalmazza. Az egyes pályahálózat-működtetőket a Vtv. 64. §-ának (4) bekezdése arra kötelezi, hogy a VPE Kft. által meghatározott üzleti feltételekkel, az általa meghatározott menetrend szerinti pályakapacitások igénybevételére a nyílt hozzáférésre jogosultakkal pályahasználati szerződést kössenek. A pályahálózat-működtetők a pályahasználati szerződésnek megfelelően kötelesek az igénybevevők pályakapacitás-igényeit kielégíteni, és a teljesítést követően erről számlát kiállítani, az igénybe vevők pedig a számla alapján a szolgáltatás ellenértékét megtéríteni.

A 2006. évben a MÁV Zrt. pályahálózat-működtető szervezetének számláival szemben nagyon sok kifogás érkezett. A Hivatal a pályavasúti szervezet adatszolgáltatását kérte arra nézve, hogy az év során mennyi, és mekkora értékű számla módosítására került sor a felek közös megállapodása alapján. A MÁV Zrt. 2007. március 1-jén kelt adatszolgáltatása alapján az egyes társaságok számláit a számlán szereplő érték 0-24,6 %-át illetően kellett módosítani. Az utólagos módosítások – az évet összesítve – minden esetben az igénybevevők javára történtek, vagyis a számlatévedések az év közben összességében mindig a MÁV Zrt. pályahálózat-működtető szervezetének kedveztek.

A számlaviták egyik lehetséges oka az volt, hogy a számlák részletezettségükben nem voltak összevethetők a díjrendszer tételeivel. A számlák az összes díjtétel szaldóját tartalmazták, nem részletezve az igénybe vett, külön díj alapján nyújtott szolgáltatásokat. Így a számlák közvetlenül sem a Hálózati Üzletszabályzattal, sem az egyes társaságok pályahasználati szerződéseivel nem voltak összevethetők.

VII.

A Hivatal eljárásában 2007. május 16. és 17. napján lefolytatott helyszíni ellenőrzés keretében megvizsgálta a MÁV Zrt. pályavasúti szervezete és a nyílt hozzáférésre jogosult szervezetek közötti pályahasználati szerződéseket. A Hivatal tendenciózus, az ügyfelek kárára történő számlatévedések esetleges szerződéses meghatározottságát vizsgálta.

A MÁV Zrt. pályavasúti szervezete által alkalmazott pályahasználati szerződések "a teljesítmény elismerése, az elszámolás alapja" pont alatt a teljesítmények alapbizonylataként egyrészt "a VPE kiutaló határozat, operatív menetvonal megrendelés"-t, vagyis ténylegesen a VPE Kft. felé benyújtott ajánlattételi felhívást és magát az ajánlatot, másrészt a MÁV Zrt. mint szolgáltató saját Szállításiirányítási Információs Rendszerének (SZIR rendszer) adatait jelölik meg. A szolgáltató saját adatai azonban nem tekinthetők a megrendelő teljesítés-igazolásának, vagyis a MÁV Zrt.-vel 2006-ban érvényben levő pályahasználati szerződések lényegében nem rendelkeztek a teljesítésigazolásról, illetve annak bizonylati rendszeréről. A Hivatal értékelése szerint az ilyen szerződések zavarokat okozhatnak a piac működésében.

A MÁV Zrt.-nek, illetve a nyílt hozzáférésű pályahálózatok igénybevevőinek az eljárás során tett adatszolgáltatása rámutatott arra, hogy a nyílt hozzáférésű pályahálózatok igénybevevői

kárára rendszeresek a számlatévedések. A Hivatal 2007. május 17-ei helyszíni ellenőrzésén nyilatkozatot kért a MÁV Zrt. képviselőitől arra nézve, hogy a MÁV Zrt. által is elismert számlatévedések esetében "a kétoldalúan jóváhagyott számlamódosítás miként történik". A MÁV Zrt. a válaszadást megtagadta.

A Hivatal megállapítása szerint a pályahasználati szerződés alapján tendenciózusan a megrendelői fél kárára tévesen kiállított számlák mennyisége és összege, illetve a szerződésekben a bizonylatra épülő teljesítés-igazolás hiánya önmagában a piac zavarának tekinthető. A nyílt hozzáférésre jogosult szervezetek a 2006. évben lényegében soha nem lehettek tényleges fizetési kötelezettségük mértékével tisztában, ami pénzforgalmuk, üzletmenetük szervezését megnehezítette.

VIII.

A MÁV Zrt. által működtetett pályahálózaton a személyszállító vonatok teljesítményének elszámolása nem szerződéses jogviszony szerint, hanem ún. belső megállapodás alapján történik. Mivel a személyszállító vonatok esetében a pályavasúti szolgáltatások igénybevevője a MÁV Zrt. egy számviteli értelemben elkülönülten működő szervezete, a szerződéskötés fogalmilag kizárt. A jogszabályok ezért úgy rendelkeznek, hogy az ilyen, vertikálisan integrált, pályavasúti és vasúti szállítási tevékenységet végző vállalkozások esetében az elszámolás alapját képező belső megállapodást a VPE Kft-nek kell kidolgoznia, és a Hivatalnak kell jóváhagynia.

A Hivatal 2006-ban piacfelügyeleti eljárás keretében megállapította, hogy az országos pályahálózatok működtetői ilyen belső megállapodással nem rendelkeznek. A Hivatal 20/2006. számú piacfelügyeleti eljárást lezáró határozatában kötelezte a MÁV Zrt-t és a GySEV Zrt-t, hogy az általuk működtetett, nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózathoz történő hozzáférésekre érvényes belső megállapodás alapján kerüljön sor. A belső megállapodás nélkül ugyanis nem ellenőrizhető, hogy belső pályahálózat-hozzáférési díjak, illetve az ezekhez kapcsolódó kedvezmények és felárak valós teljesítéseken alapulnak-e. A belső megállapodások hiányában utólag nem vizsgálható az sem, hogy a díjrendszer az országos pályahálózatokat belső megállapodás alapján használó társaságokat nem juttatja-e jogtalan előnyökhöz.

A Hivatal 20/2006. számú piacfelügyeleti eljárást lezáró határozatában szereplő kötelezés szerint a 2006. évre vonatkozó belső megállapodást úgy kell megalkotni, hogy „a belső megállapodás visszamenőleges rendelkezéseivel ellenőrizhetővé, és a számviteli elkülönítési kötelezettség alapján 2006. december 31-i fordulónapra készítendő beszámolóval összevethetővé teszi a két társaság 2006. január 1-től követett, a belső megállapodás hiányában végzett, de a belső megállapodása hatálya alá tartozó tevékenységeit”. A kötelezés ezen része azt a célt szolgálta, hogy a belső megállapodás elkészítésének elmulasztása ne lehetetlenítse el a díjszabási szerv, illetve a vasúti társaságok más, erre épülő kötelezettségeinek teljesítését. A kötelezésnek a GySEV Zrt eleget tett, így a GySEV Zrt. pályahálózatára vonatkozóan a díjszabási szervi feladatok ellátáshoz szükséges 2006. évi információk rendelkezésre állnak.

A MÁV Zrt. a 20/2006. számú határozatban foglalt kötelezésnek érvényesen nem tett eleget. Esetében így nem vizsgálható hiteles bizonylatokkal, hogy a 2006. évben mekkora volt a személyszállító vonatok valós belső elszámoló ár terhelése, és a személyszállító vonatokra megállapított, a többi vonattól eltérő díjtételek a vonat közlekedtetésének közvetlen

költségeivel indokolhatók-e. Mivel 2006-ban a személyszállító vonatok szinte kizárólag állami támogatással közlekedtetett, közszolgáltatási tevékenységet ellátó vonatok voltak, a belső megállapodás hiányában az sem vizsgálható, hogy a piaci és nem piaci alapon működő vasúti szállítás között nem történt-e a Vtv. 37. §-ának (2) bekezdése alapján tiltott keresztf finanszírozás.

A MÁV Zrt. különböző, a hatóság felé tett nyilatkozataiban (85 285 773 ezer forint az eljárás keretein belül március 30-án kiküldött adatkérésre adott válaszában, 69 740 685 ezer forint a Hivatal felé 2007. január 19-én küldött adatszolgáltatás szerint, illetve 69 323 670 ezer forint a Hivatal részére 2007. március 19-én elküldött adatszolgáltatás szerint) jelentősen eltérő összegeket jelölt meg a személyszállító vonatok után elszámolt belső pályahálózat-hozzáférési díjak, kedvezmények és felárak tekintetében.

A 20/2006. számú határozatban foglalt kötelezés célja az volt, hogy a Vtv. 66. §-a szerinti belső megállapodás megalkotásával és hatósági jóváhagyásával megteremthető legyen a MÁV Zrt. személyszállítási célú pályakapacitás-igénybevételének és a teljesítés elszámolásának hiteles rendszere. Érvényes belső megállapodás hiányában a személyszállító vonatok tényleges szolgáltatás-igénybevétele, és azok tényleges költségeinek és ráfordításainak hatósági ellenőrzésére nem jött létre hiteles nyilvántartás. A MÁV Zrt. súlyos jogszabályi mulasztása miatt a személyszállító vonatok közlekedtetésének valós költségeit a díjszabási szerv elvileg sem tudta volna megfelelően kiszámítani.

A Hivatal értékelése szerint az a tény, hogy a MÁV Zrt. által működtetett pályahálózaton a 2006. évre vonatkozóan nem készült érvényes belső megállapodás, nem teszi lehetővé a pályahálózat igénybevétele tényleges mértékének meghatározását és ellenőrzését, továbbá az ezek érdekében végzett ráfordítások meghatározását. Mindennek következtében nem lehetséges a vasúti közlekedés folyamatos és kiegyensúlyozott működéséhez szükséges, de a hozzáférésre jogosultak lehető legkisebb költséggel való kiszolgáltatásának elvét figyelembevevő költségszint meghatározása, és az ennek megfelelő díjszabási rendszer működése. A tényleges pályahálózat-kapacitás felhasználás megfelelő elszámolása és a legkisebb költség elvének megfelelő ráfordítási szint meghatározása hiányában azt sem lehet megállapítani, hogy a díjszabási rendszer megfelelő mértékben ösztönzi-e a kapacitások hatékony kihasználását.

IX.

A VPE Kft. és a MÁV Zrt. jogsértő magatartása sértette a nyílt hozzáférésre jogosult szervezetek érdekeit, és korlátozta a Hivatal egyes piacfelügyeleti feladatainak ellátását. A MÁV Zrt. belső megállapodásának hiánya nem teszi lehetővé a személyszállító vonatokkal kapcsolatos valós pályahálózat-működtetői teljesítmények, és az azokhoz kapcsolódó költségek ellenőrzését. Az a tény, hogy a VPE Kft. nem rendelkezik olyan objektív, hiteles tényeken alapuló számításokkal, amelyek alapján a díjrendszer tételei az igénybevételhez közvetlenül kapcsolódó költségekkel, ráfordításokkal, az állami támogatások figyelembevételével (az egyes vonat közlekedtetésének közvetlen költségével), vagy a legkisebb költség alkalmazásának elvével összevethetők volnának, gyakorlatilag lehetetlenné teszi, hogy a nyílt hozzáférésre jogosultak a Vtv 77. §-a (1) bekezdés c) pontja alapján jogvitás eljárás keretében sikerrel vitassák a nem jogszerűen megállapított díjakat, vagy a díjrendszer struktúrájának a nem egyenlő piaci feltételekhez vezető hibáit. Az ilyen hibákat a Hivatal hivatalból indított piacfelügyeleti eljárás keretében sem tudná díjakhoz kötni

vizsgálni anélkül, hogy a díjszabási szerve feladatokat el ne végezze, amelyre vonatkozóan azonban hatáskörrel nem rendelkezik.

A Hivatal megállapítása szerint a VPE Kft. a 2006. évben nem látta el díjszabási szerve feladatainak érdemi részét, a díjrendszer összességében a vasúti személyszállítási és áruszállítási piacon is jelen lévő MÁV Zrt. számításaira épült. A VPE Kft. és a MÁV Zrt. a legkisebb költség elvének figyelmen kívül hagyásával, és „igénybevételhez közvetlenül kapcsolódó költségek, ráfordítások, az állami támogatások figyelembevételével való” (az egy vonatra eső közvetlen költségek) meghatározásának elmulasztásával, valamint a Hálózati Üzletszabályzat kihirdetésére vonatkozó, a korábbi, a vasútról szóló 1993. évi XCV. törvény szabályainak, illetve a 2006. január 1. napjától hatályos Vtv. szabályainak a figyelmen kívül hagyásával állapította meg a pályahálózat-hozzáférés díjait.

A VPE Kft. és a MÁV Zrt. együttes, sorozatos mulasztása a MÁV Zrt-t és leányvállalatát, a MÁV Cargo Zrt-t rendkívül kedvező helyzetbe hozta. Egyrészt a MÁV Zrt. Pályavasúti Üzletága mind 2006. január 1-je előtt hatályos, mind a 2006. január 1-je után hatályos törvényi szintű kontroll-mechanizmust megkerülve emelhetette meg monopolárait. Másrészt ennek a díjszabási rendszernek az egy éves működése alatt, vagyis 2006. január 1. és 2006. december 31. között a MÁV Zrt. saját személyszállító vonataira, illetve a közvetlenül 99%-os és közvetve 1%-os tulajdonában lévő MÁV Cargo Zrt. vonataira vonatonként eső díjterhelés, illetve belső elszámoló ár terhelés a legmagasabb terhelésű piaci szereplő egy vonatra jutó éves összesített díjterhelésének 30, illetve 60 %-át sem érte el.

Annak vizsgálata, hogy a vasúti piacnak a MÁV Zrt-től független szereplőire nézve kedvezőtlen gyakorlat összefüggésbe hozható-e a pályahálózat-működtető monopólium piaci erőfölényével, illetve annak jogszerűtlen gyakorlásával, a versenyhatóság hatáskörébe tartozik.

X.

A MÁV Zrt. szerződéskötési és számlázási gyakorlatának hiányosságai önmagukban is alkalmasak voltak a piac zavartalan fejlődésének megakadályozására. A nyílt hozzáférésre jogosult szervezetek a MÁV Zrt. pályahálózat-működtetői monopóliuma miatt nem voltak olyan helyzetben, hogy más szolgáltatóhoz forduljanak igényeikkel. Az alkalmazott szerződéses rendszer és számlázási gyakorlat pedig olyan hiányos, és olyan kevés tény tartalmazott, ami gyakorlatilag lehetetlenné tette polgári úton vagy jogvitás eljárásokban a károsultak igényeinek objektív alátámasztását.

A Hivatal megállapította, hogy az érvényes Hálózati Üzletszabályzat Általános Szerződési Feltételei nem rendelkeznek a felek közötti teljesítmény-elszámolásról és a számlázás lebonyolításáról. Mivel a számlázás menete folyamatos és minden nyílt hozzáférésre jogosult szervezet körében bizonytalanságot okoz a piacon, a Hivatal megítélése szerint az Általános Szerződési Feltételekben szükséges meghatározni ennek alapvető szabályait.

A MÁV Zrt. által is elismert számlázási hiányosságok önmagukban is tendenciózusak. A MÁV Zrt. által elismert számlatévedések a MÁV Zrt. érdekeltségétől független társaságok esetében nagyságrendileg magasabbak voltak a MÁV Zrt. érdekeltségébe tartozó MÁV Cargo Zrt. kárára elkövetett számlázási tévedésnél.

A Hivatal a pályahasználati szerződések és a számlázási gyakorlat anomáliáit csak a díjrendszer ellenőrizhetőségével és törvényes működésével összefüggésben vizsgálta. A Hivatal szerint ez a bizonylati rendszer nem alkalmas a díjrendszer egyes tételei esetében a szolgáltatás nyújtásának költségei és díjai közötti összefüggések számszaki elemzésére. Annak vizsgálata, hogy a vasúti piac szereplőire nézve kedvezőtlen gyakorlat összefüggésbe hozható-e a pályahálózat-működtető monopólium piaci erőfölényével, illetve annak jogszerűtlen gyakorlásával, a versenyhatóság hatáskörébe tartozik.

XI.

A Hivatal értékelése szerint a VPE Kft. díjszabási szervi funkciójának nem kielégítő ellátása, a Hálózati Üzletszabályzat egyeztetési rendjében rejlő garanciák figyelmen kívül hagyása, az alkalmazott díjak költségkalkulációjának hiányosságai, a MÁV Zrt. belső megállapodásának hiánya, valamint a MÁV Zrt. szerződéskötési és számlázási gyakorlata összességében súlyosan megzavarták a piac fejlődését és működését. A díjrendszer és alkalmazásának hibái a nyílt hozzáférésre jogosultak üzleti tervezési lehetőségeit jelentősen mérsékeltek, az egyes társaságok eltérő díjterhelése és belső elszámoló ár terhelése eltérő hálózat-hozzáférési feltételeket teremtett a vasúti áruszállítási piacon.

A MÁV Zrt. szerződéskötési és számlázási hiányosságai, és az ebből fakadó számlaviták a nyílt hozzáférésre jogosultak esetében folyamatosan ellehetetlenítették saját valós pályahasználati költségeik megismerését és tervezését, ami fokozottan nehezíthette likviditásuk és finanszírozásuk szervezését. A MÁV Zrt. a Hivatal piacfelügyeleti jogkörében hozott, a személyszállító vonatok valós pályahálózat-használati teljesítményeinek elszámolását lehetővé tevő kötelezésének érvényesen a mai napig nem tett eleget.

A Hivatal által feltárt jogsértések a teljes 2006. üzleti év során folyamatosan fennálltak, továbbá jelen határozat kiadásának időpontjában is fennállnak.

XII.

A Vtv. 76. §-a (1) bekezdésének c) pontja szerint, ha a Hivatal a piac felügyelete során észleli a működési engedélyhez kötött tevékenység végzésével, a vasúti pályahálózathoz való nyílt hozzáféréssel kapcsolatosan e törvényben, külön jogszabályban, a Hivatal határozatában, valamint a Hálózati Üzletszabályzatban meghatározott valamely kötelezettség megsértését, akkor a jogsértés tényét határozatban állapítja meg, és jogosult a tevékenység végzésének feltételeit megállapítani.

A vasúti piacfelügyeleti bírság mértékére és alkalmazására vonatkozó részletes szabályokról szóló 8/2006. (I. 13.) Korm. rendelet (a továbbiakban: rendelet) 1. §-ának (1) és (2) bekezdései alapján a Hivatal a piac felügyeletével kapcsolatos tevékenysége során a Vtv. 76. §-ának (1) bekezdése alapján az ott meghatározott kötelezettség megsértőjével szemben a rendeletben meghatározott mértékű piacfelügyeleti bírságot alkalmazhat. A bírság a Vtv. 76. §-a (1) bekezdésének c) pontjában meghatározott jogkövetkezmény alkalmazása mellett is kiszabható.

A bírság összegét a rendelet 2. § (6) bekezdésére és 3. § (2) bekezdésére tekintettel, a VPE Kft.-re mint vasúti pályakapacitás-elosztó szervezetre vonatkozó különös szabályai alapján állapítottam meg, a jogsértések vasúti közlekedési piacra gyakorolt jelentős hatására, valamint a jogsértő szervezet piaci szerepének meghatározó jellegére figyelemmel.

A Hivatal a piacfelügyeleti eljárás elindításáról és folyamatáról a Gazdasági Versenyhivatalt értesítette. A két szervezet között érvényben lévő, a Vtv. 83. §-a alapján kötött Együttműködési Megállapodás alapján a Hivatal a vizsgálat versenyjogi vonatkozásaira tekintettel a Gazdasági Versenyhivatallal ismerteti az eljárás során keletkezett iratanyagot.

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

Budapest, 2007. május 21.

Aláíró: Antal Dániel elnök