



**KÖZBESZERZÉSEK TANÁCSA  
KÖZBESZERZÉSI DÖNTŐBIZOTTSÁG**

*Budapest, Margit krt. 85.  
1525 Postafiók 166.  
Tel: 336-7776, Fax: 336-7778*

---

***Ikt.sz.: D.770/ 16 /2009.***

A Közbeszerzési Döntőbizottság (a továbbiakban: Döntőbizottság) a Közbeszerzések Tanácsa nevében meghozta az alábbi

**H A T Á R O Z A T –ot.**

A Döntőbizottság a **Közbeszerzések Tanácsa Közbeszerzési Döntőbizottság Elnöke** (1024 Budapest, Margit krt. 85., a továbbiakban: Döntőbizottság Elnöke) által a **MÁV-START Vasúti Személyszállító Zrt.** (1087 Budapest, Könyves Kálmán krt. 54-60., képviseli: Szabó & Szomor Ügyvédi Iroda, ügyintéző: Dr. Sz. Szabó Sándor ügyvéd, 1065 Budapest, Bajcsy-Zsilinszky út 55. III/1., a továbbiakban: ajánlatkérő) „*Budapest-München nagysebességű személyszállítási szolgáltatás nyújtásához szükséges vonategységek bérlése a Budapest-Győr-Hegyeshalom szakaszra*” tárgyú közbeszerzési eljárása ellen hivatalból kezdeményezett jogorvoslati eljárásban megállapítja, hogy ajánlatkérő ***megsértette*** a közbeszerzésekről szóló 2003. CXXIX. törvény (a továbbiakban: Kbt.) 180. § (1) bekezdés második mondatára tekintettel a Kbt. 225. § (1) bekezdés b) pontját.

A Döntőbizottság ajánlatkérő ***ajánlattételi felhívását*** és a közbeszerzési eljárásban azt követően hozott döntéseit ***megsemmisíti.***

A Döntőbizottság ajánlatkérőt ***5.000.000,- Ft.,*** azaz ötmillió forint ***pénzbírság megfizetésére kötelezi.***

A Döntőbizottság kötelezi ajánlatkérőt, hogy a bírságot a határozat kézbesítésétől számított 15 napon belül a Közbeszerzések Tanácsa kincstárnál vezetett MNB 10032000-01720361-00000000 számú számlájára fizesse be.

A jogorvoslati eljárás során felmerült költségeiket a felek maguk viselik.

A határozat ellen fellebbezésnek, újrafelvételi eljárásnak nincs helye. A határozat bírósági felülvizsgálatát annak kézbesítésétől számított 15 napon belül keresettel a Fővárosi Bíróságtól lehet kérni. A keresetlevelet a Fővárosi Bírósághoz címezve, de a Döntőbizottságnál kell benyújtani. A keresetlevél benyújtásának a határozat végrehajtására nincs halasztó hatálya.

## I N D O K O L Á S

A Döntőbizottság a közbeszerzési eljárásban, illetve a jogorvoslati eljárásban keletkezett iratok, a becsatolt okirati bizonyítékok és ajánlatkérő nyilatkozata alapján az alábbi tényállást állapította meg.

Ajánlatkérő 2009. november 24-én tájékoztatta a Döntőbizottságot arról, hogy a rendelkező részben meghatározott tárgyban hirdetmény közzététele nélküli tárgyalásos eljárást indított a Kbt. 225. § (1) bekezdés b) pontjának megjelölésével.

Ajánlatkérő tájékoztatójához mellékelte az ajánlattételi felhívást.

Az ajánlattételi felhívás 4. pontja szerint a közbeszerzés tárgya és mennyisége: "Olyan vonategységek bérlete összesen évi 936.970 + 6,25 % vonatkm közötti mennyiségben, amely legalább 400 ülőhelyet tartalmaz a dokumentációban meghatározott utaskényelmi felszereltséggel, alkalmas németországi, ausztriai, magyarországi közlekedése. A vonatnak képesnek kell lenni arra, hogy a Wien-Westbahnhof vágányán álló osztrák vasút által közlekedtetett railjet szerelvénnel üzemszerűen csatlakozhat legyen és legyen alkalmas szinkron üzemre, majd a két vonategység onnantól egy egységként közlekedjen tovább Münchenbe a kijelölt menetvonalon. A vasúti járműnek képesnek kell lennie 230 km/h-s sebesség elérésére a menetrend szerinti forgalomban.

A MÁV-START Zrt. kizárólag olyan szerelvényeket kíván bérelni, melyek megfelelnek a 2009. december 3-án életbe lépő 1371/2007/EK utasjogi rendeletnek.

A beszerzés célja a Budapest-Győr-Hegyeshalom belföldi közszolgáltatási szakaszon a vasúti járművek rendelkezésre állásának biztosítása a mindenkorai menetrendben foglaltak szerint.

A MÁV-START Zrt. magas színvonalú személyszállítási szolgáltatást kíván nyújtani a Budapest-Győr-Bécs-München vasúti tengelyen, a magyar szakaszon napi 7 járatpár mennyiségben. A Társaság üzleti célja, hogy a menetrend és a járműpark együttes, összehangolt fejlesztésével:

1. kedvező menetidejű, napi többszöri, nagysebességű, átszállásmentes, komfortos vasúti eljutást kínáljon nemzetközi utasainak,
2. hatékony módon emelje a Budapest-Győr-Hegyeshalom vasúti fővonalon a belföldi helyközi közösségi közlekedés minőségét, mind az eljutási lehetőségeket, mind az utazási komfortot tekintve,
3. a továbbfejlesztett nemzetközi eljutást és belföldi közszolgáltatást egyesítetten, integrált rendszerben, gazdaságilag hatékonyan nyújtsa."

A felhívás 5. és 6. pontja szerint ajánlatkérő 3 éves időtartamra kíván bérleti szerződést kötni.

A felhívás 9. és 10. pontja szerint rész- és többváltozatú ajánlat nem tehető.

A felhívás 11. pontja szerint a bírálati szempont a legalacsonyabb összegű ellenszolgáltatás.

Ajánlatkérő felhívásában meghatározta továbbá a kizáró okokat és igazolásuk módját, valamint alkalmassági követelményrendszerét.

A felhívás 15. pontja szerint az ajánlattételi határidő 2009. november 26. napja volt. Ajánlatkérő meghatározta a tárgyalások lefolytatásának menetét és alapvető szabályait, az első tárgyalás időpontját. Az eredményhirdetés időpontját a végső ajánlat benyújtását követő 2. napra tervezte, a szerződéskötést az ezt követő 8. napra ütemezte.

A dokumentáció II. fejezete tartalmazza a **műszaki-szakmai követelményeket**. Az általános elvárások között – egyebek mellett – a következő előírások szerepelnek:

„a Budapest-Győr-Hegyeshalom szakaszra bérlendő vonategységeknek a Budapest-Győr-Bécs-München viszonylaton üzemszerűen közlekedni képes, az érintett országokban az üzembehelyezési engedély megszerzéséhez szükséges feltételeknek megfelelő, zárt motorvonati vagy ingavonati szerelvényeknek kell lenniük. **A megvalósítandó szolgáltatás érdekében a vonategységeknek üzemszerűen csatolhatónak és szinkron üzemre alkalmasnak kell lenniük az ÖBB railjet szerelvényeivel.** A járműveknek e szinkronüzem során, de önálló üzemben is 230 km/h sebességgel kell tudniuk közlekedni az arra alkalmas pályaszakaszokon. A vonategységeknek legalább 400 utas kényelmes elhelyezését és a nemzetközi távolsági közlekedésben elvárt színvonalon való kiszolgálását kell biztosítaniuk.

Vonategység összeállítása: motorvonat, vagy zárt ingavonat

Engedélyezett sebesség (legalább) 230 km/h”

Ajánlatkérő részletezte a fékberendezésre, a közlekedésbiztonsági berendezésekre, a férőhelyekre, a futóműre, a vezetőállásra, a fűtés-hűtésre, a bisztróra, az utastájékoztatásra, az ajtókra, a mozgássérült emelőkre vonatkozó műszaki jellemzőket, a kapcsolás tekintetében azt írta elő, hogy:

**„A vonategységek két végén az UIC 520 szerinti csavarkapcsos vonókészüléknek, és oldalütközőknek kell lenniük. A vonategységek közötti adatátviteli kapcsolatot UIC 558 szerinti 18 erű UIC-kábelen keresztül kell biztosítani.**

**A vonategységeknek szinkronüzemben együtt kell működniük az ÖBB railjet szerelvényeivel. Az ehhez szükséges összes kommunikációs, villamos, levegős és mechanikus kapcsolási lehetőséget biztosítani kell.**

**A vonategységek fedélzeti berendezéseinek alkalmasaknak kell lenniük a railjet vonategységekkel való szinkronüzemre anélkül, hogy bármelyik vonategység funkciói korlátozásra kerülnének.”**

A dokumentáció III. fejezetében található szerződéstervezet preambuluma 1. pontja rögzíti, hogy az ÖBB és a MÁV-START e szerződéssel a Budapest-Bécs-Salzburg-München vonalon zajló nemzetközi vasúti forgalmat új alapokra szándékoznak helyezni és ÖBB „railjet” vonategységeinek üzembe állításával szorosabb együttműködésükkel elkötelezve magukat a railjet-ek üzemeltetése mellett a nappali nemzetközi forgalomban, hogy utasaiknak vonzóbb termékeket, jobb minőséget és többletszolgáltatásokat biztosítsanak.

A szerződéstervezet preambuluma 2. pontja azt tartalmazza, hogy „az ÖBB magas minőségű „railjet” márkájú szerelvényeket szerzett be és ezen járműveket fogja átadni 2009. decemberétől a MÁV-START-nak Hegyeshalomban – a határon – a Budapest és Hegyeshalom közötti forgalom lebonyolítására, illetve azokat a MÁV-START-tól itt újra átveszi; a MÁV-START a járműveket a jelen szerződésben meghatározottaknak megfelelően üzemelteti.”

A szerződéstervezet preambuluma 3. pontja szerint a MÁV-START országos vasútvállalati működési engedéllyel rendelkező vasúttársaság, mely engedélye alapján jogosult vonategységek magyarországi közlekedtetésére.

A szerződéstervezet 1.3 pontja szerint a MÁV-START naptári **naponta 7 (hét) railjet vonategység rendelkezésre bocsátását rendeli meg** az ÖBB-től, azokat közlekedtetni Hegyeshalomtól Mosonmagyaróvár-Győr-Tatabánya-Budapest útvonalon, majd vissza, ahol a vonategységeket visszaadja az ÖBB számára.

A szerződéstervezet 2.3 pontja rögzíti, hogy az ÖBB az átadásra kerülő vonategységek közül közvetlenül **naponta legalább 5 darab Münchenből** a München-Salzburg-Bécs útirányon keresztül **érkezik Hegyeshalomba**, míg **Hegyeshalomból legalább 4 darabot Hegyeshalomtól tovább közlekedtet** a Hegyeshalom-Bécs-Salzburg-München útvonalon **Münchenig**. **A fennmaradó vonategységek Budapest-Hegyeshalom-Bécs viszonylatban közlekednek.**

A szerződéstervezet 5.5 pontja szerint a railjet-szerelvények használhatatlansága esetén az ÖBB nem követeli meg állandóan bevethető külön tartalékszerelvény fenntartását.

A szerződéstervezet 5.6 pontja szerint az ÖBB üzemi okok esetén jogosult a railjet-járművek helyett más vonatokat üzembe állítani.

A dokumentáció IV. fejezete tartalmazza a nyilatkozatmintákat, az ezek között szereplő felolvasólap szerint az ajánlatban az ellenszolgáltatás összegét nettó EUR/vonatkm-ben kell megadni.

Ajánlatkérő az eljárásfajta választásának indokaként előadta, hogy ajánlatkérő kiemelt célja, hogy magas színvonalú személyszállítási szolgáltatást kíván nyújtani a Budapest-Győr-Bécs-München vasúti tengelyen. Az üzleti cél elérésére két megoldási alternatíva van, az egyik a rendelkezésre álló nagy sebességű nemzetközi forgalomra alkalmas komfortos vonategységekkel önállóan valósítja meg a közlekedést. Ehhez azonban szükséges valamennyi érintett ország területére vonatkozó vasútvállalati engedély beszerzése, megfelelő járműpark biztosítása, menetvonal saját jogon történő biztosítása, valamint megfelelő személyzet biztosítása. Ez a megoldás mintegy 23 milliárd forint költséget jelentene.

Ajánlatkérő számára másik alternatíva a bérbevétel útján történő megvalósítás. Ennek a feltételei a nemzetközi viszonylaton történő közlekedtetés feltételeinek megfelelő vonategységek bérlete, csak Magyarország területére vonatkozó vasútvállalati működési engedély, valamint csak Magyarország területén menetvonal saját jogon történő biztosítása. Ezen túlmenően szükséges a személyzet biztosítása is, ez utóbbi alternatíva 4,5 milliárd forint költséget jelentene. Ez utóbbi megoldás azt is jelenti, hogy már egy működő rendszerhez való csatlakozást kell megvalósítani. Erre tekintettel olyan vonategységeket kell bérelni, amelyek képesek arra, hogy az előírt menetvonalon továbbközlekedjenek Hegyeshalom állomástól Wien Westbahnhof-ig, onnan pedig Bécs-München viszonylatban közlekedjenek.

Ajánlatkérő közölte, hogy jelen közbeszerzés becsült értéke 200.327.000 EUR, amely meghaladja a 2009. évi közösségi értékhatárt.

A vonatbérletre kizárólag egy szervezet alkalmas, mégpedig az ajánlattétellel felhívott ÖBB-Personenverkehr AG. A kitűzött üzleti cél elérésére műszaki és technológiai szempontból az az egyetlen lehetséges megoldás, hogy Budapest - Győr - Bécs - München viszonylaton olyan vonategységek közlekedjenek, amelyek integráltan teszik lehetővé a magyarországi belföldi közszolgáltatás teljesítését, a megjelölt szakaszon az átszállásmentes nemzetközi közlekedést és az osztrák szakaszon az ottani belföldi személyszállítást.

Ajánlatkérő ismertette, hogy a vonatoknak egynél több pályavasút hálózatot érintő menetvonala van, az egyes menetvonalak a határpontokon folyamatos áthaladással kapcsolódnak össze. Az egyesített menetvonalakon történő közlekedtetésnek technológiai okai vannak, a technológiai kényszer a vasúti pályakapacitás korlátozottságából fakad.

A magyarországi szakaszon a belföldi közszolgáltatást nyújtó és a nemzetközi járatok azonos menetvonalakon közlekednek. A budapesti Keleti pályaudvar jelenlegi vágány specializációjából következően más menetvonal Hegyeshalomig nem adódik. A Budapest-Győr-Bécs útvonalon a menetrend a belföldi közszolgáltatás keretében megrendelt menetvonalakhoz illeszkedik. Ajánlatkérő üzleti célja kizárólag olyan vonategység igénybevételével valósítható meg, amely e magyarországi menetvonalat úgy ki tudja szolgálni, hogy egyben eljutást nyújtson Bécsen át Münchenbe. A pályakapacitás korlátozottságából következik, hogy a vágányfoglaltsági időket a szükséges technológiai műveletek tervezése során csökkentette az osztrák pályakapacitás elosztó szervezet, amely miatt a Budapest-Bécs és Bécs-München viszonylat kiszolgálása egy vágány lekötésével, ugyanazzal a járművel vagy egymással összekapcsolható járművekkel oldható meg, így biztosítható csak az, hogy a rendelkezésre álló technológiai időn belül a vágány felszabaduljon.

A Bécs - München szakaszon, az osztrák területen egyedül az ÖBB Personenverkehr AG rendelkezik olyan menetvonalakkal, amelyek csatlakoznak a Budapest felől Bécsbe vezető menetvonalakhoz. Kizárólag ehhez a rendszerhez való csatlakozást teszi lehetővé, hogy a jelenleg létező egyetlen Németországot hegyeshalmi csatlakozással elérő ütemes szerkezetű közlekedési rendszerhez közvetlenül kapcsolódják ajánlatkérő.

Ajánlatkérő ismertette a járműoldali feltételeket, előadta, hogy az ÖBB Personenverkehr AG technológiai, műszaki és üzleti okokból kizárólag railjet szerelvényeket közlekedtet a Hegyeshalom-Bécs-München viszonylatban, amelyhez ajánlatkérő csatlakozik. E legalább 400 ülőhelyet tartalmazó járművek megfelelő komfortot biztosítanak, engedélyezett sebességük 230 km/h, a szinkronüzem lehetősége kapcsolódik a pályahálózat és menetvonal sajátosságaihoz. A zárt egységet képező railjet szerelvényeket a Siemens AG gyártotta, a zárt egységet képező szerelvények esetében jellemzően nem fordul elő, hogy különböző típusú járművek egymással szinkronban üzemeltethetők lennének, a vezérlési és adatátviteli funkciók mennyisége és minősége jelentősen meghaladja a hagyományos vonatok hasonló funkcióit. A számítógép által vezérelt rendszerek igen eltérőek, a vezérlési, adatátviteli szoftverek forráskódja nem nyilvános, így egy adott zárt szerelvényt szinkronban üzemeltethető járművet csak ugyanaz a gyártó tud előállítani.

Ajánlatkérő megvizsgált más lehetséges megoldásokat is, azonban arra a következtetésre jutott, hogy a műszaki, technikai sajátosságok alapján más szervezettől vonatbérlet nem lehetséges.

A Döntőbizottság Elnöke részére megküldött iratok alapján megalapozottan feltételezhető volt a közbeszerzésre, valamint a közbeszerzési eljárásra vonatkozó jogszabályok rendelkezéseinek megsértése, ezért a Kbt. 329. § (1) bekezdése szerint a rendelkező részben meghatározott tárgyú közbeszerzési eljárás kapcsán 2009. december 3. napján megindította a Döntőbizottság hivatalból történő eljárását, indítványozta, hogy az eljáró tanács vizsgálja meg a közbeszerzési eljárás jogalapját és az ajánlattételi felhívás jogszerűségét.

A Döntőbizottság a jogorvoslati eljárás megindítását követően a D.770/3/2009. számú, 2009. december 3-án kelt végzésével az eljárást lezáró szerződés megkötését megtiltotta.

Az ajánlattételre felhívott ÖBB Personenverkehr AG az ajánlattételi határidőre benyújtotta ajánlatát 6,97 EUR/vonatkm ellenszolgáltatással.

A felek a tárgyalást lefolytatták, ajánlatkérő a végső ajánlatot 2009. november 30-án bontotta fel, melyben az ellenszolgáltatás nettó összege 6,79 EUR/vonatkm-re módosult.

Ajánlatkérő 2009. december 2. napján hirdette ki az eljárás eredményét, mely szerint az eljárás eredményes volt, az eljárás nyertese az ÖBB Personenverkehr AG 6,79 EUR/vonatkm ellenszolgáltatással.

**Ajánlatkérő** a jogorvoslati eljárásban tett észrevételében kérte a jogsértés hiányának megállapítását és a jogorvoslati eljárás megszüntetését.

Ajánlatkérő a tájékoztatásban foglaltakat kiegészítve részletesen ismertette a tényállást, ennek keretében előadta, hogy üzleti célja az, hogy magas színvonalú, kedvező menetidejű, napi többszöri, nagysebességű, átszállásmentes komfortos vasúti személyszállítási szolgáltatást nyújtson a menetrend és a járműpark együttes, összehangolt fejlesztésével. Ennek megvalósítására több alternatív megoldást mérlegelt.

Az „**A**” **alternatíva** szerint ajánlatkérő oly módon bonyolítja le a nemzetközi forgalmat a Budapest-Bécs-München viszonylaton, hogy a jelenleg is rendelkezésére álló, nemzetközi forgalomra alkalmas kocsijait a partnervasutak járműveivel együtt, egy szerelvényben közlekedtetni akként, hogy a másik két állam vasúttársasága a saját belföldi közlekedtetést végzi és az ehhez szükséges menetvonalakat beszerzi.

Tekintettel arra, hogy a német és az osztrák vasúttársaságok már modern, nagysebességű szerelvényeket (railjet) közlekedtetnek, ajánlatkérő járművei már nem tekinthetők korszerűnek, így e megoldástól elzárkóztak.

A **„B” alternatíva** szerint ajánlatkérő a jelenleg is rendelkezésére álló, nemzetközi forgalomra alkalmas járműveit egy szerelvényként csak Bécsig közlekedteti, ahol az utasoknak át kell szállniuk, ez azonban amiatt, hogy a bécsi pályaudvari kapacitásszűkülések miatt fennáll a csatlakozás mulasztás veszélye, nem tekinthető tényleges alternatívának.

A **„C” alternatíva** szerint ajánlatkérő a rendelkezésére álló, tulajdonát képező vagy bérelt nagy sebességű nemzetközi forgalomra alkalmas, komfortos vonategységekkel önállóan valósítja meg a teljes nemzetközi közlekedtetést az adott viszonylatban, melynek feltételei valamennyi érintett ország területére vonatkozó vasútvállalati működési engedély beszerzése, megfelelő járműpark biztosítása, valamennyi érintett ország területén történő közlekedtetéshez szükséges menetvonal saját jogon történő biztosítása, továbbá az adott ország vasútbiztonsági előírásainak megfelelő személyzet biztosítása. Ezen alternatíva egy menetrendi időszakra mintegy 23 milliárd Ft költséget jelentene, tartós és jelentős összegű veszteséget hozna.

A **„D” alternatíva** a társvasutak Bécs-München viszonylatban már meglévő menetvonalaira és ott személyszállítást végző járműveire csatlakozva, a viszonylatot Budapestig meghosszabbítva, hosszabb távú megállapodás keretében valósítja meg az üzleti célt. Ennek feltételei a magyarországi szakaszon végzendő közlekedtetéshez szükséges, az adott nemzetközi viszonylaton történő közlekedtetés feltételeinek megfelelő, csatlakozásra alkalmas vonategységek rendelkezésre állása, csak Magyarország területére vonatkozó vasútvállalati működési engedély, csak a Magyarország területén történő közlekedtetéshez szükséges menetvonal saját jogon történő biztosítása, a Magyarország területén történő közlekedtetéshez szükséges személyzet biztosítása.

Az ÖBB Personenverkehr AG technológiai, műszaki és üzleti okokból kizárólag railjet szerelvényeket közlekedtet a Hegyeshalom-Bécs-München viszonylatú távolsági forgalomban. Ennek megfelelően a beszerzés közvetlen tárgya a fenti célok megvalósítása érdekében a Budapest-Győr-Hegyeshalom belföldi közszolgáltatási szakaszon olyan műszaki paraméterekkel rendelkező vasúti járművek rendelkezésre állásának biztosítása lehet, melyek az ÖBB Personenverkehr AG railjet szerelvényeivel szinkronüzemre képesek.

A railjettel szinkronüzemben történő közlekedtetés követelménye akkor állapítható meg, a szerelvények üzemszerűen összekapcsolhatók, s minden funkciójukat tekintve működőképesek a jármű vezetésének helyétől függetlenül.

Railjet szerelvényekkel kizárólag az ÖBB Personenverkehr AG rendelkezik Európában, ez az egyetlen nagysebességű személyszállító vonat az európai normál nyomközű vasúti hálózaton, amelynek UIC előírás szerinti oldalütközős, csavarkapcsos készüléke van, ehhez más járműtípus nem kapcsolható üzemszerűen a menetrendi forgalomban, vezérelhetősége minden tekintetben biztosított. Így kizárólag az ÖBB Personenverkehr AG képes teljesíteni a beszerzés tárgyával szembeni követelményeket.

Ajánlatkérő becsatolta a vonategységek összekapcsolásának, valamint a vonategységek közötti adatátvitel, illetve a szinkronüzem tekintetében az ajánlatkérő Műszaki Üzemeltetési Szervezete által készített szakértői véleményt, mely szerint jelenleg az egyetlen ismert személyszállító jármű az európai normál nyomközű vasúti hálózaton, amely képes 230 km/h sebességű menetrend szerinti forgalomban részt venni, és hagyományos oldalütközői és csavarkapcsos vonókészüléke van, az osztrák vasút railjet fantázianeve szerelvénye.

Az összes többi nagysebességű személyszállító jármű olyan motorvonat, amely Scharfenberg típusú, vagy más hasonló automatikus központi kapcsolókészülékkel rendelkezik. Ez utóbbiakat üzemszerűen nem lehet összekapcsolni a railjet vonatokkal, ennek egyik gátja a mechanikai kapcsolat létrehozása, a másik problémát a vezérlési kapcsolatok létrehozása jelenti.

A szakvélemény lényege, hogy a railjet szerelvények az összekapcsolás, adatátviteli kapcsolat, illetve szinkronüzem tekintetében más típusú, nagysebességű járművel együttesen nem működtethetők, ésszerű, megfelelő helyettesítő megoldás nem létezik.

Ajánlatkérő becsatolta az **ÖBB Personenverkehr AG** hozzá intézett – keltezés nélküli – **levelét**, melyben közli, hogy az új bécsi főpályaudvar építése miatt Bécs Meidling állomás kapacitása korlátozott, így részére az illetékes szervek csak a korábban már említett, az FTE menetrendi konferencián az ajánlatkérő által ismertetett és ott jegyzőkönyvbe vett menetvonalakat utalták ki, továbbá az eddig folytatott forgalom a Budapest és Bécs között közlekedő csatlakozó EC-vonatokkal és a railjet-re történő bécsi átszállással a Bécs Westbahnhof-on a rövidebb vágányfoglaltsági idők, és az emiatt korlátozottabb számban rendelkezésre álló vágányok miatt a 2010-es menetrendi évtől kezdve már nem tartható fenn.

Emiatt a Budapest-Bécs-München forgalomban vonatonként a Westbahnhof-on csak egy vágány foglalható le, amely a rövidebb foglaltsági idők miatt kizárólag csak nagysebességű (230 km/h) ingavonattal vehető igénybe. Az ÖBB Personenverkehr AG leírja még azt is, hogy a Budapest-Bécs-München viszonylatban zajló átszállásos forgalom számításai szerint az utasszámot 30 %-kal csökkentené, amely egyik félnek sem áll érdekében.

Ajánlatkérő becsatolta továbbá a **Siemens** 2009. november 3-án kelt azon levelét, amelyben **közli**, hogy a railjet egy olyan nagysebességű vonat, amely a jelenleg Európában használt nagysebességű vonatok egyikével sem csatlakozhat. A railjet vonat mindkét végén UIC szabványú ütköző- és vonókészülékkel rendelkezik. Minden más európai nagysebességű vonat automatikus ütköző-vonókészülékkel rendelkezik.

A **Siemens** egy másik - nem megállapítható dátumú - levelében **tanúsítja**, hogy a railjet típusú vonategységekből eddig kizárólag az ÖBB Personenverkehr AG részére szállított.

Ajánlatkérő becsatolt egy részletes szerelvényforduló (forda) táblázatot, amely egy konkrét, fizikailag azonosítható railjet jármű 7 napos vezénylésének tervét tartalmazza.

Ajánlatkérő előadta, hogy a táblázat alapján jól látható, hogy minden egyes konkrét, az ÖBB által rendelkezésére bocsátandó railjet vonat közlekedik a teljes Budapest-Bécs-München viszonylaton, illetve a szerelvényfordulók optimalizálásának szükségessége miatt a viszonylat egy részén, pl. Budapest-Bécs részviszonylaton is. A szerelvényforduló alapján megállapítható, hogy a beszerezni kívánt járműpark minden egyes szerelvénye közlekedik a teljes Budapest-Bécs-München viszonylaton, illetve annak részviszonylatain is, ezért az összekapcsolás biztosítása valamennyi jármű (flotta) vonatkozásában szükséges.

Ajánlatkérő ismertette, hogy a kettes számjeggyel kezdődő számok, így pl. a RJ 40 esetében a 257, mint szám azt jelenti, hogy ebben a járatban a szerelvények nem kerülnek összekapcsolásra az adott viszonylaton más railjet szerelvényekkel, ez a valóságnak megfelel, ez a járat a Budapest-Bécs viszonylaton közlekedik. Hármasszámjeggyel kezdődő számok, pl.: a RJ 66 esetében a 357-es szám azt jelenti, hogy ebben a járatban több szerelvény kerül összekapcsolásra egymással, ez a valóságnak megfelel, ez a járat a Budapest-München viszonylaton közlekedik.

Ajánlatkérő tájékoztatta továbbá a Döntőbizottságot, hogy az ideiglenes intézkedésre tekintettel nem köti meg a bérleti szerződést, hanem a railjet vonatok közlekedtetését a vasutak közötti szokásos, évtizedek óta működő Nemzetközi Vasúti Szövetség (UIC) által kidolgozott és felügyelt RIC szabályzatban rögzített műszaki-szakmai, eljárási és elszámolási rendnek megfelelően kívánja biztosítani.

Előadta továbbá azt is, hogy az **ÖBB Personenverkehr AG** 2009. tavaszán jelezte felé, hogy **a jövőben nem érdekelt a hagyományos nemzetközi együttműködés keretében történő leközlekedtetés megvalósításában**, többek között ez is indokolta a közbeszerzési eljárás kiírását és lefolytatását. Ajánlatkérőnek sikerült elérnie, hogy a jogorvoslati eljárásra tekintettel a leközlekedtetés a hagyományos nemzetközi együttműködés keretében ideiglenesen megtörténjen, azonban ez bizonytalan és ideiglenes, ajánlatkérő üzleti céljától eltérő, rövid távú megoldás.

Ajánlatkérő ismertette, hogy eddig a hagyományos együttműködés keretében közlekedtette a Budapest-Bécs, illetve München vasúti vonalszakaszon a szerelvényeket. A nemzetközi eljárásrend azt jelenti, hogy az érintett államok vasúttársaságai évente egyeztetnek, melynek az a célja, hogy valamennyi érdek találkozzon és megállapodjanak. A megállapodást jegyzőkönyvben, illetőleg közös együttműködésben rögzítik, amely alapját képezi a következő évi menetrendnek, a következő éves menetrend ezekhez a keretekhez kapcsolódik.

A belföldi vasúttársaságok a saját államuk tekintetében biztosítják a szóban forgó vasúti szakaszra a menetvonalat, az ehhez szükséges személyzetet, illetve a vasúti járműveket. Mindezek megajánlását, rendelkezésre bocsátását az adott megállapodásban rendezhetik a felek, tehát a menetvonalak, a személyzet, illetve a vasúti járművek rendelkezésére bocsátása tekintetében.

A Budapest-Bécs-München nemzetközi vasúti szakaszon a magyar fél biztosította eddig is a menetvonalat Budapest-Hegyeshalom menetszakaszon. Budapestre 2008. decembere óta már a railjet járatok közlekednek, az osztrák fél vállalta a szerelvények rendelkezésére bocsátását napi két vonatpár tekintetében a magyar szakaszon, azonban 2009. áprilisában a menetrend módosításával összefüggésben plusz egy railjet járat közlekedik Budapestig, szintén ennek a nemzetközi járatnak a részeként.

Ajánlatkérő előadta, hogy egészen ez idáig, évente kötötték meg – általában áprilisban - a következő menetrendi évre a megállapodást. A nemzetközi megállapodás szerint van ugyan lehetőség hosszabb távú megállapodás megkötésére is, de ez csak elméleti lehetőség, a gyakorlatban az éves megállapodást alkalmazzák.

Az együttműködés alapján történő működtetésnek az elszámolása a UIC rendszerben történik, az elszámolás a Központi Elszámolóház elszámoló rendszerén keresztül. 2009. április hónapban az ÖBB jelezte, hogy a korábbi együttműködés alapján a szóban forgó vasúti vonalszakaszon a közlekedés biztosítása már nem tartható fenn, ezen túl előzetesen azonban nem alakították ki az együttműködés szabályait, újabb megállapodást, a korábbi évekhez hasonlót nem kötöttek. Az volt a felek célja, hogy ennek az eljárásnak a keretében alakítsák ki a további együttműködésnek a szabályait, illetve állapodnak meg a szerződéses feltételekben.

Ajánlatkérő előadta, hogy a Budapestről induló railjet vonatok mindegyike átlépi a magyar-osztrák államhatárt, azonban a magyarországi vonalszakaszon részét képezik e járatok a magyarországi közszolgáltatásnak, az ajánlatkérő a magyarországi vasúti közlekedés egy részét váltotta ki ezzel a megoldással, illetve az Eurocityket váltotta fel. A kiváltott szerelvényeket más módon hasznosítja az ajánlatkérő.

A határt átlépő vonatok egy része Budapest-Bécs között, más része pedig egészen Münchenig közlekedik. Ajánlatkérő előadta azt is, hogy a korábbi 2008. évtől kettő, 2009. év áprilisától három railjet vonatpár helyett naponta hét railjet vonategység közlekedik 2009. decemberétől. Becsatolta ennek igazolására az aktuális vasúti menetrendet.

Ajánlatkérő előadta, hogy az ajánlattételi felhívása 4. pontjában a közbeszerzés tárgyát vonategységek bérletében határozta meg, bérleti szerződést kíván kötni, az évi 936.970 vonat km pedig a Budapest-Hegyeshalom közötti 191 km-es hosszúságot jelenti, szorozva az év 365 napjával, illetve a 7x2 vonatpárral. Jelen esetben egy vegyes szerződésről van szó, amelynek domináns eleme a bérlet, ezen kívül egyéb, kisebb volumenű szolgáltatás, tehát azokat a szolgáltatásokat is tartalmazza, amelyek a vasúti közlekedés biztosításához szükségesek.

Ajánlatkérő nyilatkozata szerint a szerződéstervezet preambuluma a 2. pontja szerinti szerelvények a már meglévő railjet szerelvényeket jelentik. A szerződéstervezet 3.2. pontjában szereplő hatósági engedélyeztetés pedig azt jelenti, hogy függetlenül attól, hogy az adott vasúti járműnek más tagállamban már van hatósági engedélye a közlekedés vonatkoztatásában, abban az esetben ha átlépi a határt és másik tagállam területén közlekedik, csak akkor teheti meg, ha előtte beszerezte a nemzeti közlekedési hatóság engedélyét, ez szükséges a belföldi forgalomban való részvételhez, a szerződéstervezet 3.2. pontja ennek az engedélynek a beszerzési kötelezettségét előírja. A Nemzeti Közlekedési Hatóság eljárására vonatkozó szabályokat a 28/2003. (V.8.) GKM rendelet tartalmazza.

Az Európai Unióban jelenleg folyamatban van a vasúti közlekedés két nagy szegmensének, a személyszállításnak, illetve az áruszállításnak a liberalizációja. Az áruszállítás liberalizációja tulajdonképpen már megkezdődött, a személyszállításra vonatkozó liberalizáció szabályait pedig a harmadik vasúti csomag néven is ismert irányelv tartalmazza, amely tekintetében a jogharmonizációs kötelezettség még ezt követően telik le. E várhatóan 2010 január 1. napjától hatályos vasúti csomag - egyebek mellett - a nemzetközi személyszállítás liberalizációja, a nemzetközi forgalomban az utasjogok tekintetében tervezi újabb szabályok bevezetését. A liberalizáció egyik lényegi eleme, hogy a megfelelő engedéllyel rendelkező vasúti vállalkozások számára hozzáférést biztosít a tagállamok vasúti infrastruktúrájához személyszállítási szolgáltatások céljából. Ajánlatkérő becsatolta az erre vonatkozó tájékoztatást.

Ajánlatkérő nyilatkozata szerint a vasúti törvény határozza meg, hogy a vasúti közszolgáltatást közszolgáltatási szerződés keretében vagy megrendelés alapján végzi el a közszolgáltató. Ajánlatkérő becsatolta a jelen közbeszerzési eljárás tárgyát képező magyarországi vonalszakaszra vonatkozó közszolgáltatási szerződést. A közszolgáltatási szerződés határozza meg, hogy az adott vonalszakaszon napi hány vonatpárt kell közlekedtetnie a szolgáltatónak. Ajánlatkérő becsatolta 2009. június 10-i keltezéssel aláírt közszolgáltatási szerződést, amely a 2008/2009. évi menetrendet öleli fel. Ajánlatkérő nyilatkozata szerint a 2009/2010. menetrendi évet magába foglaló 2010. évi közszolgáltatási szerződés megkötésére még nem került sor, az e tárgyban a Közlekedési, Hírközlési és Energiaügyi Minisztériummal folytatott levelezését becsatolta.

A Döntőbizottság az alábbi indokokra tekintettel megállapította, hogy ajánlatkérő jogsértő módon választotta meg a közbeszerzési eljárás fajtáját, mivel annak törvényi feltételei nem állnak fenn.

Ajánlatkérő közbeszerzési eljárását a Kbt. V. fejezete szerint indította meg és folytatta.

A Kbt. 3. §-a szerint e törvény szabályaitól csak annyiban lehet eltérni, amennyiben e törvény az eltérést kifejezetten megengedi.

A Kbt. 180. § (1) bekezdése szerint a közbeszerzési eljárás nyílt, meghívásos vagy tárgyalásos eljárás lehet. Hirdetmény nélküli tárgyalásos eljárást csak akkor lehet alkalmazni, ha azt e fejezet megengedi.

A Kbt. 180. § (1) bekezdése határozza meg a különös közösségi értékhatárú közbeszerzési eljárás fajtáit, amely szerint fő szabályként az ajánlatkérő nyílt,

meghívásos vagy tárgyalásos eljárást köteles lefolytatni. A Kbt. kivételes eljárásnak tekinti a hirdetmény nélküli tárgyalásos eljárást, amely csak akkor alkalmazható, ha azt a Kbt. kifejezetten megengedi.

A Kbt. 225. §-a taxatív módon felsorolja, hogy mely feltételek fennállása szükséges a hirdetmény közzététele nélkül induló (a továbbiakban: hirdetmény nélküli) tárgyalásos eljárás alkalmazásához.

A Kbt. 225. § (1) bekezdés b) pontja szerint az ajánlatkérő hirdetmény nélküli tárgyalásos eljárást akkor alkalmazhat, ha a szerződést műszaki-technikai sajátosságok, művészeti szempontok vagy kizárólagos jogok védelme miatt kizárólag egy meghatározott szervezet, személy képes teljesíteni.

Ajánlatkérő a hirdetmény nélküli tárgyalásos eljárás választásának jogalapjául a Kbt. 225. § (1) bekezdés b) pontjában foglaltak közül a műszaki technikai sajátosságokat jelölte meg, illetve arra hivatkozott, hogy az osztrák szakaszon csak a felhívott ajánlattevő rendelkezik menetvonallal.

Ajánlatkérő által választott eljárásfajta a törvényben rögzített valamennyi feltétel együttes fennállása esetén alkalmazható. Követelmény olyan műszaki-technikai sajátosság, amely miatt a szerződést kizárólag egy meghatározott szervezet vagy személy képes teljesíteni.

Mindezen követelményeknek a beszerzés tárgya vonatkozásában teljes egészében kell együttesen fennállniuk.

A Döntőbizottság először az ajánlatkérő által meghatározott beszerzési tárgyat vizsgálta meg körültekintően. Ajánlatkérő ugyan a közbeszerzése megnevezésében, illetve a közbeszerzés tárgyának ismertetésében feltüntette a „Budapest-München nagysebességű személyszállítási szolgáltatás nyújtásához” illetve a „Budapest-Győr-Bécs-München vasúti tengelyen” kifejezést, azonban a ténylegesen, konkrétan megadott tárgy és annak mennyisége csak a magyar szakaszra vonatkozik. Egyértelműen kimondja hogy a „beszerzés célja a Budapest-Győr-Hegyeshalom belföldi közszolgáltatási szakaszon vasúti járművek rendelkezésre bocsátása”, „a magyar szakaszon napi 7 járatpár mennyiségben”. Az ajánlattételi felhívás címe szerint is a Budapest-Győr-Hegyeshalom szakaszon kéri ajánlatkérő a vonategységek biztosítását. A konkrétan megadott évi mennyiség sem takar mást, kizárólag Hegyeshalom és Budapest közötti 191 km távolságot x 365 nap x a 7x 2 vonatpárral.

Ajánlatkérő számára a vasúti törvény, továbbá a közszolgáltatási szerződés, illetve ennek hiányában a közlekedésért felelős miniszter által jóváhagyott közszolgáltatási menetrend határozza meg a vasúti személyszállítási

közszolgáltatási kötelezettséget. Magyarországon ajánlatkérő rendelkezik menetvonal engedéllyel, továbbá műszaki-technikai akadályja sincs annak, hogy a konkrétan nevesített railjeteken kívül más gyártó más vonategységeivel biztosítsa a közszolgáltatást a Budapest-Győr-Hegyeshalom szakaszon. Eddig a hazai közszolgáltatáshoz vonategységek biztosítása nem kizárólagos jogon, illetve nem műszaki, technikai sajátosságon alapult.

A Döntőbizottság álláspontja szerint miután minden feltétel adott ahhoz, hogy a hazai közszolgáltatáshoz a vonategységeket ajánlatkérő ne kizárólagosság alapján nyújtsa, semmiképpen nem fogadható el a hazai közszolgáltatási részre ilyen eljárásfajta alkalmazása a vonategységek beszerzésére, bérletére.

A Döntőbizottság megítélése szerint épp ezért nem fogadható el ajánlatkérő hivatkozása a Bécsig, illetve Münchenig történő közlekedtetésre. E körben nem hagyható figyelmen kívül az sem, hogy a beszerzés mennyiségi adataiból következően egyébként a Hegyeshalom-Bécs, továbbá a Bécs-München szakaszra már nem terjed ki a vonatbérlet, az Hegyeshalomnál befejeződik. A vonatbérlet konkrétan meghatározott szakaszra vonatkozik és ajánlatkérőt ezért terheli ellenszolgáltatás fizetési kötelezettség. Ezen szakasz tekintetében pedig a szükséges járművek, vonatok beszerezhetők hirdetményes eljárásban, verseny biztosításával, több gyártó, illetve többféle gyártmány részvételével.

A Döntőbizottság áttekintette az ajánlatkérő által megtett, a konkrét beszerzési tárgyon (Budapest-Hegyeshalom) túli hivatkozásokat és azokat sem ítélte alaposnak az alábbi indokokra tekintettel.

A Döntőbizottság e körben elsőként a műszaki technikai sajátosság meglétét vizsgálta meg.

A Döntőbizottság megállapította, hogy ajánlatkérő a műszaki technikai sajátosság, különös, különleges tulajdonsága, specifikumaként a járműszerelvények Bécsben történő összekapcsolhatóságát jelölte meg azzal, hogy csak a railjet vonatok összekapcsolása biztosítja az adatátviteli kapcsolatot illetve a szinkronüzemet, eltérő típusú vonatszerelvények esetében olyan összekapcsolás nem lehetséges amely biztosítaná az összekapcsolt szerelvények 230 km/óra sebességét, továbbá a vezérlési kapcsolatok létrehozása nem lehetséges bizonyos funkciók elhagyása nélkül, illetve az adatátvitelben érintett elektronikus berendezések esetében a kompatibilitás nem biztosított.

A Döntőbizottság megállapította, hogy ajánlatkérő által a kizárólag Budapest - Hegyeshalom vonalszakaszon közlekedtetett railjet vonatok esetében, amelyek ezt követően Bécsig haladnak, s nem közlekednek tovább bécsi összekapcsolással Münchenig, nem áll fenn a jogalap első feltételeként meghatározott műszaki technikai sajátosság, tekintettel arra, hogy ezen

vonategységek összekapcsolására nem kerül sor Bécsben, tehát ezen a vonalszakaszon bármilyen, a hatályos műszaki előírásoknak megfelelő szerelvények közlekedtethetők. Ilyen vonategységek szállítására, bérletére számos ajánlattevő képes ajánlatot tenni.

Műszaki technikai sajátosságként több okból sem nem fogadható el ajánlatkérő azon indoka, mely szerint a részletes szerelvényforduló (forda) táblázat alapján minden egyes, az ÖBB által rendelkezésére bocsátandó railjet vonat közlekedik a teljes Budapest-Bécs-München viszonylaton, illetve a szerelvényfordulók optimalizálásának szükségessége miatt a viszonylat egy részén, pl. Budapest-Bécs részviszonylaton is. A Döntőbizottság álláspontja szerint a szerelvényfordulóra (fordára) történő azon hivatkozás, mely szerint a beszerezni kívánt járműpark minden egyes szerelvénye közlekedik a teljes Budapest-Bécs-München viszonylaton, illetve annak részviszonylatain is, így az összekapcsolás biztosítása valamennyi jármű (flotta) vonatkozásában szükséges, nem műszaki technikai sajátosság, hanem kifejezetten (forgalom)szervezési kérdés, amely emiatt a jogalap ezen feltételeként nem fogadható el.

Ezen túlmenően maga az ajánlatkérő adta meg, hogy a kettes számjeggyel kezdődők nem kerülnek összekapcsolásra más railjet szerelvénnyel, ez a járat csak a Budapest-Bécs közötti szakaszon közlekedik. Így kapcsolódási szükségesség nem áll fenn, az ajánlatkérő által feltüntetett műszaki jellemzők nem szükségesek ahhoz, hogy a vonatszerelvény Bécsig közlekedhessen. Eddig sem volt műszaki akadálya annak, hogy más műszaki jellemzőkkel bíró vonatok is közlekedjenek Hegyeshalom-Bécs vonalon, mint railjetek.

A Hegyeshalom-Bécs-München szakaszon az osztrák, illetve a német fél biztosítja mind a vonatokat, mind azok közlekedtetését, a szolgáltatást ezen a szakaszon nem ajánlatkérő nyújtja.

A Döntőbizottság álláspontja szerint az ajánlatkérő és az ajánlattételre felhívott ÖBB kölcsönös gazdasági előnyökre történő hivatkozása nem fogadható el a hirdetmény nélküli eljárásfajta jogalapjának igazolására. A jogalkotó kompetenciájába tartozó kérdés az, hogy milyen feltételek alapozhatnak meg hirdetmény nélküli eljárásfajta. Ezek a feltételek taxatívák és kógensek, így a jogalkalmazók, ajánlatkérők részéről sem bővíthetők. A Döntőbizottság, mint jogalkalmazó szerv pedig nem tekinthet el ezek vizsgálatától.

Nem kívánja vitatni a Döntőbizottság az ajánlatkérő és az általa csatolt ÖBB levelében foglalt gazdasági előnyökre és korábban alkalmazott éves megállapodásokat felváltó hosszabb távra szóló szerződés megkötésére irányuló előadásaikban foglaltakat, azonban a jogalap fennállását ezen tényezők nem alapozhatják meg.

A Döntőbizottság megállapította, hogy azon vonategységek esetében, melyek Budapestről Bécsig közlekednek, majd bécsi összekapcsolással tovább közlekednek Münchenig, műszaki technikai sajátosságok valóban fennállnak, tekintettel arra, hogy a railjettel szinkronüzemben történő közlekedtetés követelménye akkor teljesül, ha a szerelvények üzemszerűen összekapcsolhatók, s minden funkciójukat tekintve működőképesek a jármű vezetésének helyétől függetlenül, az olyan egyéb nagysebességű személyszállító motorvonatok esetében, amelyeket üzemszerűen nem lehet összekapcsolni a railjet vonatokkal, nem lehetséges a mechanikai kapcsolat és vezérlési kapcsolatok létrehozása. A railjet szerelvények az összekapcsolás, adatátviteli kapcsolat, illetve szinkronüzem tekintetében más típusú, nagysebességű járművel együttesen nem működtethetők, ésszerű, megfelelő helyettesítő megoldás nem létezik. Ez azonban a kizárólag hazai szakaszra vonatkozó vonatbérletet nem teszi jogszerűvé.

Ezen túlmenően nem teljesül az sem, hogy kizárólag egyetlen szervezet képes a szerződés teljesítésére, mivel a railjet vonategységek biztosítására nem kizárólag csak az ÖBB lehet képes, hanem e járművek gyártója, a Siemens is, tekintettel arra, hogy az ÖBB-n kívül e szervezet is rendelkezik railjet vonatokkal, tehát egy nyilvánosan közzétett hirdetménnyel indított közbeszerzési eljárásban a Siemens is tudna ajánlatot benyújtani. Éppen maga a Siemens nyilatkozta, hogy a railjet vonategységeket ő szállította az ÖBB számára.

A Döntőbizottság nem ítélte alaposnak ajánlatkérő azon hivatkozását sem, mely szerint az is megalapozza az eljárásfajta alkalmazását, hogy egyedül az ÖBB rendelkezik a járatok leközeledtetéséhez szükséges menetvonalakkal. Egyrészt ajánlatkérő nyilatkozatából is megállapíthatóan ez csak a Hegyeshalom-München szakasznak az osztrák területére vonatkozik. A magyar szakaszon ajánlatkérő, míg a német szakaszon más szolgáltató rendelkezik a menetvonalakkal. Ezen túlmenően a menetvonal megléte eddig sem képezte akadályát a nemzetközi forgalomnak, továbbá a menetvonallal is tilos a joggal való visszaélés. Számos nemzetközi vasúti közlekedési útvonal, tengely van, azonban ettől még nem lehet az egyik ország szolgáltatóját a többi ország tekintetében olyan kizárólagos joggal rendelkezőnek minősíteni, amely a hirdetmény nélküli eljárásfajta alkalmazását megalapozná. Nem hagyható figyelmen kívül, hogy maga ajánlatkérő a tájékoztatójában, illetve részletes észrevételében bemutatott olyan alternatívát, amely épp arra épült, hogy a menetvonal biztosítható. Emellett ezen hivatkozás ellentétes a vasúti személyszállítás liberalizációjáról elfogadott irányelvi rendelkezésekkel.

Mindezek alapján a Döntőbizottság megállapította, hogy a jogalap feltételei sem a beszerzés tárgyának egésze, sem a jogalap feltételeinek mindegyike esetében nem teljesültek.

A Döntőbizottság az előzőekben részletezett okok alapján megállapította, hogy ajánlatkérőnek a Kbt. 225. § (1) bekezdés b) pontjára alapított közbeszerzési eljárása jogsértő volt.

A Döntőbizottság az ajánlattételi felhívásban jogsértést nem észlelt.

A Döntőbizottság a Kbt. 318. § (1) bekezdésében biztosított hatáskörében eljárva, a fenti indokok alapján a Kbt. 340. § (1) bekezdés c) pontja alapján megállapította, hogy ajánlatkérő megsértette a Kbt. 225. § (1) bekezdés b) pontját.

A Kbt. 340. § (3) bekezdés e) pontja szerint amennyiben a Közbeszerzési Döntőbizottság határozatában jogsértést állapít meg bírságot szabhat ki - kivéve a 306/A. § (2) bekezdés szerinti körülmények fennállása esetén - az e törvény szabályait megszegő szervezettel (személlyel), valamint a jogsértésért felelős személlyel, illetőleg a szervezettel jogviszonyban álló, a jogsértésért felelős személlyel és szervezettel szemben.

A Kbt. 341. § (2) bekezdése szerint a Közbeszerzési Döntőbizottság annak eldöntésében, hogy indokolt-e a bírság kiszabása, illetőleg a bírság összegének megállapításában az eset összes körülményét - így különösen a jogsérelem súlyát, a közbeszerzés tárgyát és értékét, a jogsértésnek a közbeszerzési eljárást lezáró döntésre gyakorolt befolyását, az e törvénybe ütköző magatartás ismételt tanúsítását, a jogsértőnek az eljárást segítő együttműködő magatartását - veszi figyelembe. A bírság összegének megállapításakor figyelembe kell venni azt is, ha a jogsértés nyilvánvalóan szándékos volt.

A fenti jogszabályhelyek alapján a Döntőbizottság mérlegelése alapján a bírság kiszabását indokoltnak tartotta, mivel ajánlatkérő súlyos jogsértést valósított meg azzal, hogy jogsértő módon döntött az eljárásfajta választásáról, ezzel kizárta a nyilvános verseny lehetőségét.

A bírság összegének megállapítása során a jogsértés súlyán kívül a Döntőbizottság figyelemmel volt a beszerzés 5 milliárd forintot meghaladó, magas értékére és a szerződés 3 éves, hosszúnak tekinthető időtartamára. E körülmények magasabb összegű bírság kiszabását teszik indokolttá, azonban arra is figyelemmel volt a Döntőbizottság, hogy az ideiglenes intézkedésre tekintettel szerződéskötésre nem került sor, így a jogsértés reparálható, mely alacsonyabb összegű bírság kiszabását indokolja.

A fenti körülményeket együttesen mérlegelve állapította meg a Döntőbizottság a bírság összegét ötmillió forintban.

A Döntőbizottság a Kbt. 340. § (3) bekezdés e) pontja alapján - figyelemmel a Kbt. 341. § (2) bekezdésére - döntött a bírság kiszabásáról.

A Döntőbizottság a költségek viseléséről a Kbt. 340. § (2) bekezdés g) pontja és a Kbt. 340. § (4) bekezdése alapján rendelkezett.

A bírósági jogorvoslatot a Kbt. 346. § (1) bekezdése biztosítja.

B u d a p e s t, 2010. január 15.

***Dr. Puskás Sándor sk***  
***közbeszerzési biztos***

***Dr. Tukacs László sk***  
***közbeszerzési biztos***

***Dr. Nagy Gizella sk***  
***közbeszerzési biztos***

*A kiadmány hiteléül:*

*Liszi Barbara*

**Kapják:**

1. Szabó & Szomor Ügyvédi Iroda, Dr. Sz. Szabó Sándor ügyvéd (1065 Budapest, Bajcsy-Zsilinszky út. 55. III/1.)
2. ÖBB-Personenverkehr AG (Wagramerstraße 17-19, A-1220, Wien)
3. Közbeszerzések Tanácsa Elnöke (1024 Budapest, Margit krt. 85.)
4. Irattár