PREZES
URZĘDU OCHRONY
KONKURENCJI I KONSUMENTÓW

Warszawa, dnia 12 marca 2015 r.

DKK2-421/3/15/AI

DECYZJA nr DKK - 40/2015

Na podstawie art. 18 w związku z art. 13 ust. 1 oraz ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (t.j. Dz. U. z 2015 r., poz. 184) Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, po przeprowadzeniu postępowania antymonopolowego wszczętego na wniosek PKP CARGO S.A. z siedzibą w Warszawie, **wydaje zgodę** na dokonanie koncentracji, polegającej na przejęciu przez PKP CARGO S.A. z siedzibą w Warszawie kontroli nad Advanced World Transport B.V. z siedzibą w Amsterdamie (Holandia).

UZASADNIENIE

W dniu 22 stycznia 2015 r. do Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, zwanego dalej „Prezesem Urzędu" lub „organem antymonopolowym", wpłynęło zgłoszenie zamiaru koncentracji, polegającej na przejęciu przez PKP CARGO S.A. z siedzibą w Warszawie, zwanej dalej „PKP CARGO", „Zgłaszającą", „Spółką" lub „Wnioskodawcą", kontroli nad Advanced World Transport B.V. z siedzibą w Amsterdamie (Holandia), zwanej dalej „AWT".

W związku z tym, iż spełnione zostały niezbędne przesłanki uzasadniające zgłoszenie zamiaru koncentracji, tj.:

- łączny światowy obrót przedsiębiorców uczestniczących w koncentracji w roku obrotowym poprzedzającym rok zgłoszenia przekroczył równowartość 1 mld euro, tj. kwotę określoną w art. 13 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (t.j. Dz. U. z 2015 r., poz. 184), zwanej dalej „ustawą" o

ochronie konkurencji lub ustawy antymonopolowej, jak i równowartość 50 mln euro obrotu na terenie Rzeczypospolitej Polskiej, tj. kwotę określoną w art. 13 ust. 1 pkt 2 ww. ustawy,

- przejęcie kontroli nad innym przedsiębiorcą jest jednym ze sposobów koncentracji określonym w art. 13 ust. 2 pkt 2 ustawy antymonopolowej,
- w sprawie nie występuje żadna okoliczność z katalogu przesłanek wymienionych w art. 14 ustawy antymonopolowej, powodująca odstąpienie od konieczności zgłoszenia zamiaru koncentracji,

została wszczęte postępowanie antymonopolowe w przedmiotowej sprawie, o czym - zgodnie z art. 61 § 4 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2013, poz. 267 ze zm.) – Wnioskodawca został powiadomiony pismem z dnia 30 stycznia 2015 r.

W trakcie postępowania organ antymonopolowy ustalił co następuje:

Uczestnicy koncentracji

PKP CARGO (aktywny uczestnik koncentracji) - jest spółką publiczną. Do głównych jej akcjonariuszy (według stanu z dnia zgłoszenia) należą:

- PKP S.A. - 33,01% głosów na WZA,
- ING OFE – 10,58% głosów na WZA,
- Morgan Stanley – 5,31% głosów na WZA,
- Aviva OFE – 5,22% głosów na WZA,
- EBOiR – 5,10% głosów na WZA.

Mimo iż PKP S.A. posiada jedynie 33,01% głosów w PKP CARGO, to sprawuje wyłączną kontrolę nad tą Spółką. Zgodnie bowiem z § 13 statutu PKP CARGO, jako jedyny akcjonariusz dysponujący powyżej 10% ogółu głosów na WZA może wykonywać na Walnym Zgromadzeniu PKP CARGO więcej niż 10% ogólnej liczby głosów w Spółce, istniejących w dniu odbywania Walnego Zgromadzenia. Ponadto PKP S.A. jest uprawnione do powoływania i odwoływania członków rady nadzorczej PKP CARGO w liczbie równej połowie składu rady nadzorczej powiększonej o jeden (§ 19 statutu PKP CARGO).

PKP S.A. stoi na czele grupy PKP, do której, obok PKP CARGO, należy także kilkadziesiąt spółek, prowadzących działalność m.in. w zakresie: kolejowych przewozów pasażerskich, transportu towarów koleją (PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa sp. z o.o. z

siedzibą w Zamościu), handlu i dystrybucji energii elektrycznej, telekomunikacji, napraw i modernizacji taboru kolejowego dla sektora przewozów pasażerskich, usług związanych z informatyką, a także szkoleń i działalności poligraficznej.

PKP CARGO prowadzi działalność głównie w zakresie transportu towarów koleją (kolejowych przewozów towarowych) oraz usług wspomagających transport, związanych z przeładunkiem, magazynowaniem i przechowywaniem towarów - na obszarze Polski i poza jej granicami.

Zgłaszający posiada następujące spółki zależne:

- PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie - prowadzi działalność w zakresie kompleksowej obsługi bocznic oraz towarowego transportu kolejowego,
- PKP CARGOTABOR sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie - prowadzi działalność w zakresie napraw i utrzymania taboru kolejowego oraz napraw podzespołów do taboru kolejowego,
- PKP CARGOTABOR Usługi sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie - prowadzi działalność w zakresie sprzedaży hurtowej maszyn, urządzeń, odpadów oraz złomu, a także wynajmu i dzierżawy maszyn i urządzeń,
- PKP CARGO Centrum Logistyczne Małaszewicze sp. z o.o. z siedzibą w Małaszewiczach - prowadzi działalność w zakresie przeładunku, magazynowania i składowania towarów,
- PKP CARGO Centrum Logistyczne Medyka-Żurawica sp. z o.o. z siedzibą w Żurawicy - prowadzi działalność w zakresie przeładunku, magazynowania, odmrażania i składowania towarów,
- CARGOSPED sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie - prowadzi działalność w zakresie krajowych i międzynarodowych usług spedycyjnych i logistycznych,
- CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO sp. z o.o. z siedzibą w Braniewie - prowadzi działalność w zakresie przeładunku towarów i usług celnych,
- CARGOTOR sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie - prowadzi działalność w zakresie zarządzania infrastrukturą torową i usługową oraz udostępniania infrastruktury przewoźnikom kolejowym na zasadach komercyjnych,
- PS TRADE TRANS sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie - prowadzi działalność w zakresie krajowych i międzynarodowych usług spedycyjnych i logistycznych, przeładunku, magazynowania i składowania towarów oraz usług celnych,

- Trade Trans Finance sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie - prowadzi działalność w zakresie kompleksowej obsługi finansowo-księgowej,
- Przedsiębiorstwo Produkcyjno-Handlowo-Usługowe "UKPOL" sp. z o.o. z siedzibą w Werchracie - prowadzi działalność w zakresie przeładunku i usług handlowych,
- Transgaz S.A. z siedzibą w Zalesiu - prowadzi działalność w zakresie agencji transportowej,
- Trade Trans Karya sp. z o.o. z siedzibą w Lublinie - prowadzi działalność w zakresie przeładunku towarów i składu celnego,
- PKP CARGO International a.s. w likwidacji z siedzibą w Bratysławie - prowadzi działalność w zakresie międzynarodowych usług spedycyjnych i logistycznych.

AWT (pasywny uczestnik koncentracji) jest spółką holdingową. Stoi na czele grupy kapitałowej AWT, w skład której wchodzi 15 przedsiębiorców prowadzących działalność głównie w zakresie transportu towarów koleją, spedycji, obsługi bocznic kolejowych, utrzymania taboru kolejowego, usług przeładunkowych, zarządzania wagonami, wynajmu wagonów kolejowych, a także konserwacji, napraw i czyszczenia wagonów.

Grupa AWT prowadzi działalność głównie na terenie Czech, Niemiec i Słowacji, a w Polsce obecna jest poprzez:

- Advanced World Transport a.s. z siedzibą w Ostrawie (Republika Czeska) i prowadzi działalność w zakresie kolejowych przewozów towarowych oraz spedycji,
- AWT Rekultivace PL sp. z o.o. z siedzibą w Cieszynie i prowadzi działalność w zakresie budowy, przebudowy i prac restauracyjnych,
- AWT ROSCO a.s. z siedzibą w Ostrawie (Republika Czeska) i prowadzi działalność w zakresie wynajmu wagonów,
- AWT Rail PL sp. z o.o. z siedzibą w Rybniku - prowadzi działalność w zakresie spedycji,
- AWT Rail SK, a.s. z siedzibą w Bratysławie (Republika Słowacka)- prowadzi działalność w zakresie spedycji,
- Spedrapid sp. z o.o. z siedzibą w Gdyni - prowadzi działalność w zakresie spedycji,

– AWT Łechofracht a.s. z siedzibą w Pradze (Republika Czeska) - prowadzi działalność w zakresie spedycji.

Opis i przyczyny koncentracji

Planowana koncentracja została zgłoszona w trybie art. 13 ust. 2 pkt 2 ustawy o ochronie konkurencji i polega na przejęciu przez PKP CARGO kontroli nad AWT poprzez nabycie 80% udziałów w kapitale zakładowym tej Spółki, uprawniających do wykonywania praw z 80% głosów na zgromadzeniu wspólników.

Jak wynika z informacji zawartych w zgłoszeniu, przyczyną koncentracji jest chęć zwiększenia potencjału i dalszy rozwój działalności grupy PKP poza granicami Polski. Poprzez realizację transakcji PKP CARGO zamierza m.in.:

- wzmocnić swoją pozycję na rynkach międzynarodowych poprzez przejęcie zagranicznych obszarów działalności grupy AWT;
- uzyskać dostęp do cennego *know-how*, doświadczenia oraz kontaktów handlowych, nabytych przez grupę AWT na rynkach międzynarodowych; oraz
- osiągnąć efekt synergii kosztowej, szczególnie poza granicami Polski.

Jak podnosi Wnioskodawca, nabycie grupy AWT umożliwi mu efektywniejsze konkurowanie poza Polską z innymi europejskimi przewoźnikami zarówno kolejowymi, takimi jak DB Schenker Rail, Rail Cargo Austria, Trenitalia i SNCF, jak i samochodowymi.

Rynki właściwe, na które koncentracja wywiera wpływ

W myśl art. 4 pkt 9 ustawy o ochronie konkurencji przez rynek właściwy rozumie się rynek towarów, które ze względu na ich przeznaczenie, cenę oraz właściwości, w tym jakość, są uznawane przez ich nabywców za substytuty oraz są oferowane na obszarze, na którym, ze względu na ich rodzaj i właściwości, istnienie barier dostępu do rynku, preferencje konsumentów, znaczące różnice cen i koszty transportu, panują zbliżone warunki konkurencji. A zatem rynek ten wyznaczają zasadniczo dwa elementy: towar (*rynek produktowy*) i terytorium (*rynek geograficzny*).

Mając na uwadze powyższą definicję oraz kryteria wyznaczania rynków właściwych, na które koncentracja wywiera wpływ, zawarte w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2014 r. w sprawie zgłoszenia zamiaru koncentracji przedsiębiorców (Dz.U. z 2015 r., poz. 80), organ antymonopolowy uznał, iż

a) koncentracja wywiera wpływ w układzie horyzontalnym na krajowy rynek kolejowych przewozów towarowych (transportu towarów kolejĄ), bowiem na rynku tym zaangażowani sĄ przedsiębiorcy uczestniczĄcy w koncentracji i koncentracja prowadzi do uzyskania łĄcznego udziału w tym rynku w wysokoŚci większej niż 20%.

Ponadto, jak wskazano powyżej, działalność uczestników koncentracji pokrywa się także na krajowym[1] rynku spedycji, jednakże łĄczny udział uczestników koncentracji w tym rynku nie przekracza 20%. Koncentracja nie będzie zatem wywierał wpływu na ten rynek.

1. Uzasadnienie określenia rynku w aspekcie produktowym

W ocenie ZgłaszajĄcego w przedmiotowej sprawie rynkiem właŚciwym w aspekcie produktowym jest rynek lĄdowych przewozów towarowych, obejmujĄcych zarówno usługi przewozów kolejowych, jak i samochodowych. W opinii Wnioskodawcy, za takim określeniem rynku przemawia występowanie silnej presji konkurencyjnej wywieranej przez transport samochodowy na transport kolejowy. Jak podnosi PKP CARGO, o ile rzeczywiŚcie kolej charakteryzuje się mniejszĄ podzielnoŚciĄ przesyłek i elastycznoŚciĄ niż transport samochodowy, co wpływa na mniejszĄ presję konkurencyjnĄ tego transportu na transport samochodowy, to twierdzenie przeciwne - o braku presji konkurencyjnej ze strony transportu samochodowego na transport kolejowy - wydaje się już niewłaŚciwe. Także fakt częstego braku pokrywania się infrastruktury kolejowej i samochodowej (drogi dochodzĄ często do miejsc, do których nie dochodzĄ tory) nie Świadczy, zdaniem Wnioskodawcy, o braku stosunku konkurencji pomiędzy transportem samochodowym i kolejowym, ale o niesymetrycznej presji konkurencyjnej pomiędzy tymi rodzajami transportu. PKP CARGO twierdzi także, iż Średnia odległoŚć transportu samochodowego zarobkowego jest większa niż transportu kolejowego oraz że w Polsce udział transportu kolejowego systematycznie spada na rzecz transportu samochodowego. Tym samym, na potrzeby niniejszej koncentracji należy uznał, że transport samochodowy konkuruje z transportem kolejowym, nawet jeżeli transport kolejowy nie jest w stanie na wszystkich trasach konkurował z transportem samochodowym.

Organ antymonopolowy nie podziela stanowiska ZgłaszajĄcego w tej kwestii. W ocenie Prezesa Urzędu za nadal aktualnĄ i do zastosowania w niniejszej sprawie, należy uznał definicję rynku produktowego wskazanĄ w dotychczasowym orzecznictwie Prezesa

[1] Zakreślenie tego rynku jako krajowego zgodne jest z dotychczasowym orzecznictwem Prezesa Urzędu - decyzja nr DKK-39/2011.

Urzędu[2] oraz opracowaniu „Raport z badania krajowego rynku transportu towarów (ze szczególnym uwzględnieniem transportu towarów kolejowego[3], dalej „Raport", zgodnie z którym rynkiem tym jest rynek kolejowych przewozów towarowych.

Raport powstał w wyniku przeprowadzonego postępowania wyjaśniającego w sprawie badania krajowego rynku transportu towarów (sygn. akt DAR-401-06/10/JK), którego celem było m.in. zdefiniowanie rynku, do którego należą przewozy towarów koleją. W toku tego postępowania organ antymonopolowy przeprowadził analizę wzajemnej substytucyjności kolejowych przewozów całopociągowych i rozproszonych[4] oraz transportu samochodowego. Przeprowadzone badanie wykazało, iż przede wszystkim ze względu na istniejącą wysoką substytucyjność podażową między transportem rozproszonym a całopociągowym rynków tych nie można traktować jako oddzielnych rynków produktowych. Tym samym uznano, iż kolejowy transport całopociągowy i kolejowy transport rozproszony stanowią jeden rynek właściwy.

W badaniu pozyskano opinie przedsiębiorców związanych z rynkiem transportu towarów na temat wzajemnej zastępowalności pomiędzy poszczególnymi rodzajami transportu. Z przeprowadzonej analizy opartej na opinii nabywców usług transportowych wynika, że przewozy całopociągowe mogą być substytuowane jedynie w niewielkim stopniu przez przewozy samochodowe. Zaledwie 2% odpowiedzi nabywców usług transportu całopociągowego wskazywało, iż w przypadku dziesięcioprocentowego wzrostu cen tego rodzaju transportu zrezygnowaliby z niego na rzecz transportu samochodowego. Substytucja popytowa transportu całopociągowego przez transport samochodowy jest zatem mało prawdopodobna.

Podobne wnioski wysnuć można na podstawie opinii przewoźników kolejowych, z których 73% wskazało, iż dziesięcioprocentowa zmiana cen przewozów całopociągowych nie miałaby żadnego wpływu na wielkość przewozów rozproszonych.

Odnosząc się do możliwości substytucji przewozów rozproszonych trzeba wskazać, iż w opinii 27% objętych badaniem nabywców usług transportowych, reprezentujących 29%

---

[2] Decyzje Prezesa Urzędu nr DOK-50/2004, DOK-142/04, DOK-172/05, DOK-94/2007, DOK-3/2009, DOK-4/2009, DKK- 39/2011, DOK-4/2012, RWR - 44/2012.

[3] Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów, październik 2012 r., raport dostępny na stronie internetowej: www.uokik.gov.pl/analizy_rynku2.php#faq1814.

[4] Na potrzeby badania przyjęto hipotetyczny podział transportu kolejowego na całopociągowy i rozproszony, przy czym przy zastosowaniu tego podziału posłużono się definicjami określającymi:

- przewozy rozproszone jako przewozy kolejowe realizowane na rzecz pojedynczego świadczeniodawcy pojedynczymi kontenerami, wagonami lub grupami wagonów (nie stanowiącymi całych składów pociągowych);
- przewozy całopociągowe jako przewozy kolejowe realizowane na rzecz pojedynczego świadczeniobiorcy całymi składami.

masy towarów, których przewóz zlecany byłby transportem rozproszonym, w wyniku dziesięcioprocentowego wzrostu cen tych przewozów popyt zostanie przesunięty na transport samochodowy. Stwierdzić zatem należy, iż substytucyjność pomiędzy przewozami pociągowymi rozproszonymi i samochodowymi jest większa niż dla przewozów całopociągowych, lecz nadal niewielka. Warto wskazać także, że przewozy rozproszone mają stosunkowo niewielki udział w łącznej wielkości całego rynku transportu kolejowego[5].

Oceniając możliwość substytucji transportu samochodowego podnieść należy, iż w opinii zdecydowanej większości (ponad 90%) nabywców usług transportu samochodowego dziesięcioprocentowy wzrost jego ceny nie spowoduje przesunięcia popytu na którykolwiek z rodzajów transportu kolejowego.

Biorąc powyższe pod uwagę wskazać należy, iż substytucyjność między przewozami kolejowymi i samochodowymi jest niewielka, co sugeruje, iż nie można ich łączyć w jeden rynek produktowy.

Dla kompletności wywodu trzeba również dodać, że w opinii nabywców usług transportowych transport kolejowy nie jest w stanie zapewnić spełnienia niektórych wymogów realizacji usługi, które zapewnia transport samochodowy. Szybkość realizowania dostaw, elastyczność, terminowość, bezpieczeństwo i zapewnienie specyficznych dla danego towaru warunków transportu sprawiają, iż znaczna część towarów przewożonych samochodami nie może być transportowana koleją. Odwrotne sytuacje, tj. gdy określone towary nie mogą być transportowane samochodami, mogą według nabywców usług transportu kolejowego, pojawiać się jedynie sporadycznie (np. przewóz towarów wielkogabarytowych).

Jak wskazano w Raporcie, badając zagadnienie możliwej substytucji między poszczególnymi rodzajami transportu organ antymonopolowy zestawił cechy charakterystyczne decydujące o korzystaniu przez nabywców z danego rodzaju transportu, korzystając z informacji podanych przez nabywców tych usług oraz podmioty je świadczące. Z zestawienia tego wynika, że:

transport kolejowy całopociągowy charakteryzuje:

- możliwość jednorazowego przewozu dużych ilości (mas) towarów, masowość;
- konieczność posiadania odpowiedniej infrastruktury (bocznic, powierzchni magazynowych, instalacji umożliwiających załadunek i/lub rozładunek);

[5] W Raporcie udział transportu rozproszonego w rynku przewozów kolejowych ustalony został na poziomie 11-16%.

– niższe od pozostałych rodzajów transportu ceny, przewozy całopociągowe specjalnie opłacalne w przypadku przewozów na duże odległości;
– możliwość korzystania z uproszczonej procedury celnej przy przekraczaniu granic;

transport kolejowy rozproszony charakteryzuje:

– mniejsza w stosunku do przewozów całopociągowych ilość (masa) przewożonych towarów[6];
– rozproszenie źródeł dostaw;
– konieczność posiadania odpowiedniej infrastruktury (bocznic, powierzchni magazynowych, instalacji umożliwiających załadunek i/lub rozładunek);
– możliwość korzystania z uproszczonej procedury celnej przy przekraczaniu granic;
– duża (w porównaniu do przewozów zlecanych transportem samochodowym) odległość realizowanych przewozów;
– możliwość przewożenia towarów o dużych rozmiarach (przewozy wielkogabarytowe);

transport samochodowy charakteryzuje:

– czas, szybkość dostaw;
– punktualność dostaw (przewozy kolejowe nie są w stanie zagwarantować dostaw *just in time*);
– większe bezpieczeństwo przewożonych towarów (przewozy koleją mogą spowodować uszkodzenie ładunku i jest tu większe prawdopodobieństwo kradzieży);
– specyficzne warunki, w jakich towary muszą być przewożone (np. chłodnie);
– brak konieczności posiadania dostępu do infrastruktury kolejowej;
– niewielkie odległości;
– możliwość dostarczenia towaru bezpośrednio do odbiorców towaru nawet, gdy ich siedziby cechuje znaczne rozproszenie geograficzne.

Jak widać z powyższego, jednym z elementów świadczących o rozłączności rynków transportu kolejowego i samochodowego jest odmienność infrastruktury niezbędnej do

[6] Jednocześnie pojawiła się odosobniona opinia, iż ilość (masa) przewożonych towarów jest zbyt duża dla transportu samochodowego.

świadczenia usług. Nadawcy usług transportowych korzystają z przewozów kolejowych wówczas, gdy mają dostęp do infrastruktury kolejowej, w tym dysponują odpowiednimi instalacjami załadunku/rozładunku towarów. W przypadku transportu samochodowego wiele cech wskazuje na brak możliwości zastąpienia go transportem kolejowym. Przedsiębiorcy bez dostępu do infrastruktury kolejowej nie są w stanie w krótkim okresie przystosować się do korzystania z przewozów kolejowych. W długim okresie część z nich mogłaby dokonać koniecznych inwestycji (zbudować bocznice lub instalacje załadunkowo-rozładunkowe), lecz wiązałoby się to z wysokimi nakładami finansowymi. Bardziej prawdopodobne jest przejęcie przez transport samochodowy znacznej części popytu zgłaszanego przez nabywców usług kolejowych. Także w tym przypadku problemem dla nabywcy usług transportowych staje się kwestia odpowiedniej infrastruktury (zwłaszcza instalacji załadunku/rozładunku), jednak ograniczenie to dotyczy zdecydowanie mniejszej ilości podmiotów będących potencjalnymi nabywcami usług transportu samochodowego niż transportu kolejowego.

Z Raportu wynika także, że istnieje zależność pomiędzy rodzajem transportu a odległościami, na jakie jest on wykonywany. Ustalenia wskazują, że nabywcy usług transportowych preferują transport samochodowy na niewielkich odległościach, zaś w miarę ich wzrostu zapotrzebowanie na te usługi zmniejsza się. Transport całopociągowy częściej wykorzystywany jest do przewozów na duże odległości i realizowany był w 2010 roku w większości na odległościach powyżej 150 km. Transport rozproszony przyjmuje pod względem odległości, na jakie jest zlecany, wartości pośrednie i a więc jest on zazwyczaj wykonywany na odległości krótsze niż całopociągowy, lecz dłuższe niż samochodowy.

Ponadto czynnikiem znacząco różnicującym poszczególne rodzaje transportu oraz ograniczającym możliwości substytucji, zwłaszcza pomiędzy transportem całopociągowym i samochodowym, jest masa jednorazowej przesyłki. Poddani badaniu nabywcy usług transportowych jednoznacznie wskazali, iż masowość przesyłek uniemożliwia im korzystanie z innych niż przewozy całopociągowe rodzajów transportu. Tak jak w przypadku analizy cechy dotyczącej odległości realizowanych przewozów transport rozproszony uznać należy za pośredni pomiędzy masowym transportem całopociągowym i transportem samochodowym.

Przedstawione informacje wskazują, iż substytucja popytowa transportu kolejowego przez transport samochodowy jest mało prawdopodobna, co sugeruje, iż usług transportu towarów kolejowego i samochodowego nie można łączyć w jeden rynek produktowy. Przypuszczać można wprawdzie, iż transport kolejowy, chociażby ze względu na dostępność infrastruktury, łatwiejszy jest do zastąpienia przez samochodowy niż odwrotnie, jednakże

zarówno opinie nabywców usług transportowych, jak i cechy realizowanych przewozów wskazują, iż substytucyjność pomiędzy tymi rodzajami transportu jest zbyt słaba by można było mówić o jednym rynku właściwym.

Prezes Urzędu w dotychczasowym orzecznictwie oraz Raporcie traktował transport kolejowy normalnotorowy i szerokotorowy towarów jako jeden rynek produktowy, co skutkowało włączeniem przewozów PKP LHS sp. z o.o. do rynku transportu towarów kolejąc. Co prawda regulacje prawne nie rozróżniają statusu przewoźnika towarowego normalnotorowego oraz szerokotorowego, lecz istnieją argumenty świadczące za rozdzielnością tych rynków. Zauważyć należy, że zasoby niezbędne do realizacji usług przewozów towarowych na liniach szerokotorowych oraz normalnotorowych są odmienne, bowiem: na linii szerokotorowej działa tylko jeden przedsiębiorca; nie realizuje on przewozów na liniach normalnotorowych; linia szerokotorowa wyłączona jest z niektórych zasad organizacji rynku kolejowego, np. w zakresie rozdzielności działalności w obszarze zarządzania infrastrukturą kolejową oraz realizowania usług transportowych. Tym samym można rozważyć, czy zasadnym jest dalsze traktowanie transportu kolejowego normalnotorowego i szerokotorowego jako jednego rynku właściwego. Biorąc jednakże pod uwagę, iż w przedmiotowej sprawie uznanie, że przewozy szerokotorowe stanowią odrębny rynek właściwy nie wpłynęłoby w żaden sposób na kształt niniejszej decyzji (udziały uczestników koncentracji w rynku transportu kolejowego normalnotorowego są niższe niż w rynku obejmującym również przewozy szerokotorowe) organ antymonopolowy kwestię wyłączenia przewozów szerokotorowych z rynku właściwego pozostawił otwartą.

Reasumując, rynkiem właściwym produktowo w rozpatrywanej sprawie jest rynek kolejowych przewozów towarowych.

2. Uzasadnienie określenia rynku w aspekcie geograficznym

Drugim, niezbędnym elementem rynku właściwego jest jego wymiar geograficzny, co przesądza o konieczności wskazania obszaru, na którym warunki konkurencji, mające zastosowanie do określonej usługi, są zbliżone.

W ocenie Zgłaszającego w przedmiotowej sprawie rynkiem właściwym jest rynek europejski. Uzasadniając takie zakreślenie rynku PKP CARGO podnosi m.in., że uzyskanie certyfikatu bezpieczeństwa jest barierą naturalną i nie dyskryminuje przewoźników z innych krajów. Powyższe potwierdza przykład AWT, która uzyskała taki certyfikat na początku 2013 r. Zdaniem Wnioskodawcy, można spodziewać się, iż zdobycie przez większych

zagranicznych przewoźników certyfikatów bezpieczeństwa w Polsce nie będzie stanowił dla nich problemu. Odnosząc się z kolei do wskazanej w Raporcie bariery inwestycyjnej, mającej świadczyć o krajowym charakterze rynku, Zgłaszający podnosi, iż obecnie przewoźnicy coraz częściej używają lokomotyw wielosystemowych, które mogą być eksploatowane przy różnych systemach zasilania. Przykładowo w sierpniu 2014 r. PKP CARGO podjęło uchwałę wyrażającą zgodę na zakup 10 lokomotyw wielosystemowych, a 12 stycznia 2015 r. ogłoszono przetarg na nabycie 15 lokomotyw (z możliwością rozszerzenia do 20 sztuk). Podobnie w 2012 r. DB Schenker Rail Polska S.A. zakupiła 23 lokomotywy wielosystemowe, wyraźnie przy tym wskazując, jako cel zakupu, na możliwość wykorzystania takich uniwersalnych maszyn do stworzenia paneuropejskiej sieci kolejowej[7].

Zdaniem Wnioskodawcy także zróżnicowane stawki w dostępie do infrastruktury kolejowej nie stanowią bariery wejścia w kontekście definicji rynku geograficznego. Stawki nie są dyskryminujące w stosunku do zagranicznych przewoźników kolejowych. Ponadto wysokość stawek w dostępie do infrastruktury kolejowej w Polsce niedawno znacząco spadła - średnio o 20%. Zgłaszający podnosi także, że sam fakt, iż DB Schenker Rail skorzystała z możliwości inwestycji w postaci nabycia spółki PCC Rail nie oznacza, że akwizycja była jedyną możliwą drogą pojawienia się DB Schenker Rail w Polsce. Przykładem jest tutaj działalność AWT, która weszła na polski rynek poprzez uzyskanie odpowiednich certyfikatów bezpieczeństwa. Posiadanie przez DB Schenker Rail „odrębnej" spółki w Polsce nie jest zatem umotywowane odmiennością rynku. Jak zauważa PKP CARGO, pozostałe wskazane w Raporcie bariery wejścia na rynek (konieczność posiadania licencji maszynisty, znajomość przepisów obcego kraju przez drużyny trakcyjne, znajomość „podstawowego" języka) są barierami marginalnymi. O europejskim wymiarze rynku, zdaniem Wnioskodawcy, świadczy również fakt, iż grupa PKP CARGO w ostatnich latach traciła udziały w towarowych przewozach kolejowych na terytorium Polski, zwiększając ilość przewozów realizowanych poza krajem.

Organ antymonopolowy nie podziela stanowiska Zgłaszającego w tej kwestii. W ocenie organu antymonopolowego za nadal aktualną i znajdującą zastosowanie w tej sprawie należy uznać definicję rynku geograficznego wskazaną w dotychczasowym orzecznictwie Prezesa Urzędu[8] oraz Raporcie, zgodnie z którą rynek transportu kolejowego pod względem geograficznym obejmuje terytorium Polski.

---

[7] https://www.rail.dbschenker.pl/rail-polska-en/News_Media/news/7897374/Vectron_locomotives.html?start=30

[8] Decyzje Prezesa Urzędu nr DOK-50/2004, DOK-142/04, DOK-172/05, DOK-94/2007, DOK-3/2009, DOK-4/2009, DKK- 39/2011, DOK-4/2012, RWR - 44/2012.

Za podstawowy wyznacznik rynku w aspekcie geograficznym należy, w ocenie Prezesa Urzędu, uznać bariery wejścia. Jeśli bariery wejścia na rozważanym obszarze są identyczne lub podobne, możliwe jest funkcjonowanie na nim jednolitego rynku właściwego. Bariery wejścia dotyczyć mogą utrudnień, na jakie napotykają przedsiębiorcy zagraniczni chcący wejść na rynek polski oraz związanych z wejściem polskich przewoźników na rynki krajów sąsiednich.

Jak wynika z Raportu, podstawową grupą barier wskazaną przez przewoźników kolejowych były bariery prawne (wskazało na nie ponad 70% ankietowanych), związane z koniecznością posiadania licencji na przewóz rzeczy koleją oraz świadectw bezpieczeństwa.

Wydawana przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego (dalej „Prezes UTK") licencja jest potwierdzeniem zdolności przedsiębiorcy do wykonywania funkcji przewoźnika kolejowego na terytorium Polski oraz innych państw członkowskich Unii Europejskiej lub państw członkowskich Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - stron umowy o EOG. Jednocześnie potwierdzeniem zdolności przedsiębiorcy do wykonywania funkcji przewoźnika kolejowego na obszarze Polski są również licencje wydawane przez właściwe władze krajów należących do UE lub EFTA.

Licencja nie uprawnia jednak przedsiębiorcy do dostępu do infrastruktury kolejowej, bowiem takie uprawnienie daje certyfikat bezpieczeństwa wydawany przez Prezesa UTK. Certyfikat bezpieczeństwa potwierdza ustanowienie przez przewoźnika kolejowego systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz zdolność spełniania przez niego wymagań bezpieczeństwa zawartych w technicznych specyfikacjach interoperacyjności i innych przepisach zarówno prawa europejskiego, jak i krajowego. Certyfikat bezpieczeństwa wskazuje rodzaj i zakres działalności prowadzonej przez przewoźnika kolejowego i składa się z:

- części A: akceptującej system zarządzania bezpieczeństwem, która jest ważna na obszarze całej Unii Europejskiej; oraz
- części B: akceptującej uregulowania przyjęte przez przewoźnika kolejowego w celu spełnienia wymagań niezbędnych do bezpiecznego wykonywania przewozów kolejowych na danej sieci kolejowej, która jest ważna tylko w kraju, w którym została wydana.

Zagraniczny przewoźnik, celem świadczenia usług w Polsce, musi zatem uzyskać certyfikat bezpieczeństwa w części B, co wiąże się z poważnymi opóźnieniami w rozpoczęciu działalności na rynku.

Konieczność uzyskania w każdym państwie certyfikatu w części B (w odróżnieniu od części A certyfikatu przewoźnik może posiadać kilka certyfikatów bezpieczeństwa w części B, umożliwiających realizację przewozów w kilku krajach) utrudnia istotnie możliwość bezpośredniego ponadgranicznego świadczenia usług transportowych przez przewoźników z różnych krajów. Jak wynika z powszechnie dostępnych informacji[9], z zagranicznych przewoźników tylko AWT uzyskało w Polsce certyfikat jedynie w części B.

Tym samym, ograniczenia związane z koniecznością uzyskania certyfikatu bezpieczeństwa w części B nadal uznać należy za istotny czynnik utrudniający wejście zagranicznych przewoźników na rynek krajowy. Potwierdza to sposób wejścia na polski rynek niemieckiego przewoźnika DB Schenker Rail, który zdecydował się na przejęcie spółek działających na rynku krajowym, posiadających wszelkie konieczne uprawnienia do prowadzenia działalności. Wejście na rynek krajowy odbyło się więc nie poprzez rozpoczęcie świadczenia usług na sąsiednim obszarze, jak by to miało miejsce w przypadku istnienia jednolitego rynku geograficznego, lecz w sposób właściwy dla ekspansji firm międzynarodowych na inne rynki geograficzne.

Raport wskazuje, że drugą najistotniejszą barierą wejścia jest konieczność poniesienia nakładów inwestycyjnych niezbędnych do prowadzenia działalności (wskazało na nią ok. 50% przewoźników kolejowych). Największe nakłady dotyczą zakupu taboru kolejowego, w szczególności lokomotyw. Możliwość wykorzystania tych samych lokomotyw znacznie ograniczyłaby koszty rozszerzenia na Polskę działalności przewoźników z krajów należących do EOG. W wielu przypadkach nie jest to jednak możliwe i dotyczy to zwłaszcza lokomotyw elektrycznych, które dostosowane są najczęściej do sieci trakcyjnych zasilanych prądem o określonych parametrach - w Polsce jest to prąd stały o napięciu 3 kV, a np. w Niemczech prąd zmienny o napięciu 15 kV.

W świetle powyższego organ antymonopolowy uznał, iż rynkiem właściwym dla towarowych przewozów kolejowych jest rynek krajowy. Liberalizacja na rynku usług kolejowych sprawia, iż coraz częściej przewoźnicy krajowi muszą uwzględniać w swych działaniach zagranicznych przewoźników, lecz obecnie różnice w warunkach funkcjonowania na poszczególnych rynkach krajowych są nadal zbyt duże, by można było mówić o jednolitym europejskim rynku transportu towarów koleją.

[9] http://www.utk.gov.pl/pl/bezpieczenstwo-systemu-1/zarzadzanie-bezpieczen/certyfikat-bezpieczens/wydane-certyfikaty-bezp

Nadmienić także należy, iż stanowisko Prezesa Urzędu odnośnie do rynku właściwego znajduje także potwierdzenie zarówno w orzecznictwie Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów[10], jak i Sądu Apelacyjnego w Warszawie[11].

3. Charakterystyka krajowego rynku kolejowych przewozów towarowych

Z informacji zawartych w zgłoszeniu wynika, iż w 2014 r. wielkość krajowego rynku kolejowych przewozów towarowych, biorąc pod uwagę masę przewiezionych towarów, kształtowała się na poziomie ok. 228.857 tys. ton, a biorąc pod uwagę wykonaną pracę przewozową na poziomie ok. 50.097 mln tkm.

Zgłaszający szacuje, iż łączny udział uczestników koncentracji w krajowym rynku kolejowych przewozów towarowych w 2014 r. wynosił

- ok. *[tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 1 załącznika do decyzji]* % (w tym PKP CARGO ok. 48,4 %, PKP LHS - spółka z grupy PKP- ok. 4,6 %, a grupy AWT ok. *[tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 2 załącznika do decyzji]* %) – biorąc pod uwagę masę przewiezionych towarów,
- ok. *[tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 3 załącznika do decyzji]*% (w tym PKP CARGO ok. 57 %, PKP LHS ok. 7,1 %, a grupy AWT ok. *[tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 4 załącznika do decyzji]* %) – biorąc pod uwagę pracę przewozową

Podnieść jednocześnie należy, iż w 2013 r. grupa AWT w zakresie kolejowych przewozów towarowych nie prowadziła działalności na terenie Polski, a w roku 2014 koncentrowała się na takich przewozach poza granicami kraju, tj. w *[tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 5 załącznika do decyzji]*.

Jak wskazuje Wnioskodawca, na polskim rynku kolejowych przewozów towarowych w 2014 r. działalność prowadziło kilkunastu przedsiębiorców, a do największych konkurentów uczestników koncentracji należeli:

1. DB Schenker Rail Polska S.A.[12] z udziałem szacowanym na:

---

[10] Wyroki SOKiK: z dnia 26 lutego 2007 r. w sprawach: XVII AmA 41/06 i XVII AmA 43/06, z dnia 12 lipca 2007 r., w sprawach: XVII Ama 72/05 i XVII Ama 73/05, z dnia 25 kwietnia 2008 r., sygn. akt XVII Ama 133/07, postanowienie SOKiK z dnia 30 czerwca 2005 r., sygn. akt XVII Ama 43/05, z dnia 20 września 2010 r., XVII AmA 210/09 oraz z dnia 9 maja 2011 r., XVII Ama 159/09.

[11] Wyroki Sądu Apelacyjnego w Warszawie: z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawach: VI ACa 1144/07 i VI ACa 1162/07, z dnia 20 listopada 2008 r. w sprawach: VI ACa 1577/07 i VI ACa 529/08; z dnia 20 marca 2012 r., VI ACa 1038/11.

[12] Jak wskazuje Zgłaszający, dane tylko dla DB Schenker Rail Polska S.A.

- ok. 18,5 % - biorąc pod uwagę masę towarów,
- ok. 5,1 % - biorąc pod uwagę pracę przewozową;

2. Grupa CTL[13] z udziałem szacowanym na:
   - ok. 5,7 % - biorąc pod uwagę masę towarów,
   - ok. 6,7 % - biorąc pod uwagę pracę przewozową;
3. Lotos Kolej sp. z o.o. z udziałem szacowanym na:
   - ok. 4,6 % - biorąc pod uwagę masę towarów,
   - ok. 8,9 % - biorąc pod uwagę pracę przewozową;
4. Freightliner PL sp. z o.o. z udziałem szacowanym na:
   - ok. 2,9 % - biorąc pod uwagę masę towarów,
   - ok. 2,9 % - biorąc pod uwagę pracę przewozową.

Jak wskazano, w ocenie organu antymonopolowego, rynkiem właściwym produktowo w sprawie jest rynek kolejowych przewozów towarowych. Biorąc jednakże pod uwagę, iż jedynym towarem przewożonym na terenie Polski zarówno przez grupę PKP, jak i grupę AWT w 2014 r. był węgiel kamienny, Prezes Urzędu postanowił dodatkowo poddać analizie krajowy rynek kolejowych przewozów towarowych w segmencie przewozów węgla kamiennego.

Jak wynika z informacji zawartych w zgłoszeniu, wielkość kolejowych przewozów węgla kamiennego w Polsce kształtowała się w 2014 r. na poziomie ok. *[tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 6 załącznika do decyzji]* tys. ton, biorąc pod uwagę masę przewiezionych towarów i ok. *[tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 7 załącznika do decyzji]* mln tkm, biorąc pod uwagę wykonaną pracę przewozową. Zgłaszający szacuje, iż łączny udział uczestników koncentracji w zakresie kolejowych przewozów węgla w 2014 r. wynosił:

- ok. *[tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 8 załącznika do decyzji]* % (w tym grupy PKP ok. *[tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 9 załącznika do decyzji]* %, a grupy AWT ok. *[tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 10 załącznika do decyzji]* %) – biorąc pod uwagę masę,
- ok. *[tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 11 załącznika do decyzji]* % (w tym grupy PKP ok. *[tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 12 załącznika do decyzji]* %, a grupy AWT ok. *[tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 13 załącznika do decyzji]* %) – biorąc pod uwagę pracę przewozową.

[13] Jak wskazuje Zgłaszający, dane dla CTL Logistics sp. z o.o., CTL Rail sp. z o.o. i CTL Train sp. z o.o. (w przypadku przewiezionej masy towarów) oraz dla CTL Logistics sp. z o.o. i CTL Rail sp. z o.o. (w przypadku wykonanej pracy przewozowej).

b) koncentracja wywiera wpływ w układzie wertykalnym na krajowy rynek kolejowych przewozów towarowych.

Uzasadniając powyższe należy wskazać, iż przedsiębiorcy działający na rynku kolejowych przewozów towarowych korzystają z usług przedsiębiorstw spedycyjnych, a spedytorzy korzystają z usług przewoźników kolejowych. Między przewoźnikami towarowymi a spedytorami zachodzą zatem relacje typu dostawca- odbiorca.

W dotychczasowym orzecznictwie[14] Prezes Urzędu wyraźnie rozróżnił w aspekcie produktowym rynek kolejowych przewozów towarowych oraz rynek spedycji. Przez spedycję rozumie się działalność gospodarczą polegającą na organizowaniu przewozów ładunków na zlecenie osoby fizycznej lub prawnej oraz na wykonywaniu związanych z nimi czynności wynikających ze specyfiki zleceń, obejmujących przyjmowanie zleceń spedycyjnych, wybór środka transportu, zawieranie umów o przewóz, ubezpieczanie przesyłki, sporządzanie dokumentacji transportowej, odbiór przesyłki od nadawcy, przygotowanie przesyłki do przewozu, nadanie przesyłki na środek transportu wraz z dokumentacją transportową, odbiór przesyłki ze środka transportowego, odprawę celną i przekazanie przesyłki odbiorcy.

Jak wynika z informacji zawartych w zgłoszeniu uczestnicy koncentracji prowadzą działalność zarówno na rynku kolejowych przewozów towarowych, jak i rynku spedycji, a ich łączny udział w krajowym rynku kolejowych przewozów towarowych przekracza 30% (szczegółowa charakterystyka tego rynku została przedstawiona przy opisie rynku właściwego, na który koncentracja wywiera wpływ w układzie horyzontalnym).

Natomiast łączny udział uczestników koncentracji w krajowym rynku spedycji w 2013 r., w ujęciu wartościowym, szacowany jest na ok. *[tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 14 załącznika do decyzji]* % (w tym PKP CARGO na ok. *[tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 15 załącznika do decyzji]* %, a grupy AWT na ok. *[tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 16 załącznika do decyzji]* %).

c) koncentracja wywiera wpływ w układzie konglomeratowym na krajowy rynek przewozów pasażerskich.

Uzasadniając powyższe należy wskazać, iż na rynku tym między przedsiębiorcami uczestniczącymi w koncentracji nie istnieją żadne powiązania (układy) horyzontalne i wertykalne, ale jednocześnie grupa PKP posiada więcej niż 40 % udziału w tym rynku. Jak

[14] Decyzje Prezesa Urzędu nr DKK-39/2011, RWR-44/2012.

wynika z informacji zawartych w zgłoszeniu udział grupy PKP w krajowym rynku przewozów pasażerskich, biorąc pod uwagę pracę przewozową, kształtował się w 2014 r. na poziomie ok. 44 %.

Na podstawie zgromadzonego materiału i powyższych ustaleń organ antymonopolowy zważył co następuje:

Przepis art. 18 ustawy o ochronie konkurencji stanowi, iż Prezes Urzędu wydaje zgodę, w drodze decyzji, na dokonanie koncentracji, w wyniku której konkurencja na rynku nie zostanie istotnie ograniczona, w szczególności przez powstanie lub umocnienie pozycji dominującej na rynku. Zgodnie z art. 4 pkt 10 tej ustawy przez pozycję dominującą rozumie się pozycję przedsiębiorcy, która umożliwia mu zapobieganie skutecznej konkurencji na rynku właściwym przez stworzenie mu możliwości działania w znacznym zakresie niezależnie od konkurentów, kontrahentów oraz konsumentów; domniemywa się, że przedsiębiorca ma pozycję dominującą, jeżeli jego udział w rynku przekracza 40 %.

Podstawowym celem postępowania antymonopolowego w sprawach koncentracji jest ustalenie, czy w wyniku zrealizowania zamierzonej transakcji dojdzie do istotnego ograniczenia konkurencji na rynku właściwym. Przykładem takiego istotnego ograniczenia konkurencji jest powstanie lub umocnienie pozycji dominującej. Należy jednakże podkreślić, że o ile powstanie lub umocnienie pozycji dominującej będzie zawsze prowadziło do ograniczenia konkurencji na rynku, to do ograniczenia konkurencji może dojść także w przypadkach, gdy w wyniku koncentracji nie powstaje lub nie umacnia się pozycja dominująca. Samo stwierdzenie „istotne ograniczenie konkurencji" wykracza zatem poza kwestię powstania lub umocnienia pozycji dominującej i ma szersze znaczenie. Obejmuje bowiem sytuacje, kiedy w wyniku dokonanej koncentracji konkurencja zostaje poważnie ograniczona, a nie wiąże się to z powstaniem pozycji dominującej i może to mieć miejsce przykładowo na rynkach oligopolistycznych.

Powołany przepis wskazuje, że to intensywność ograniczenia konkurencji będzie determinowała treść rozstrzygnięcia organu antymonopolowego. Oznacza to, że nie każde ograniczenie konkurencji, będące wynikiem planowanej fuzji, będzie skutkowało wydaniem zakazu dokonania koncentracji, a jedynie mające charakter „istotnego" ograniczenia.

Przedmiotowa koncentracja wywiera wpływ w układzie horyzontalnym na krajowy rynek kolejowych przewozów towarowych. Łączny szacunkowy udział uczestników koncentracji w tak zakreślonym rynku kształtował się w 2014 r. na poziomie ok. *[tajemnica przedsiębiorstwa i pkt 17 załącznika do decyzji]* %, biorąc pod uwagę masę przewiezionych

towarów i ok. *[tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 18 załącznika do decyzji]*%, biorąc pod uwagę pracę przewozową. Podkreślenia w tym miejscu wymaga okoliczność, iż udział ten wynika przede wszystkim z dotychczasowej pozycji rynkowej grupy PKP, której indywidualny szacunkowy udział w tym rynku kształtował się odpowiednio na poziomie ok. 53 % i ok. 64,1 %. Udział grupy AWT w tym rynku jest śladowy i kształtuje się na poziomie ok. *[tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 19 załącznika do decyzji]* %, biorąc pod uwagę masę przewiezionych towarów i ok. *[tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 20 załącznika do decyzji]* %, biorąc pod uwagę pracę przewozową. Z powyższego wynika, iż łączny udział uczestników koncentracji w krajowym rynku kolejowych przewozów towarowych przekracza próg, z którym ustawa o ochronie konkurencji wiąże domniemanie posiadania pozycji dominującej. Wskazać jednakże należy, iż udział ten wynika przede wszystkim z dotychczasowej pozycji grupy PKP. Biorąc pod uwagę fakt, iż udział biernego uczestnika koncentracji we wskazanym rynku właściwym jest znikomy, po dokonaniu transakcji stopień koncentracji pozostanie praktycznie bez zmian i tym samym sytuacja na rynku nie ulegnie istotnej zmianie.

Jakkolwiek organ antymonopolowy stoi na stanowisku, iż rynkiem właściwym w niniejszej sprawie jest krajowy rynek kolejowych przewozów towarowych, dla pełnego obrazu sprawy analizie poddano również działalność uczestników koncentracji w zakresie kolejowych przewozów węgla kamiennego. Przeprowadzona analiza wykazała, iż w 2014 r. łączny szacunkowy udział grupy PKP i grupy AWT w tym zakresie wynosił ok. *[tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 21 załącznika do decyzji]* % (w tym grupy PKP ok. *[tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 22 załącznika do decyzji]* %, a grupy AWT ok. *[tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 23 załącznika do decyzji]* %), biorąc pod uwagę masę przewiezionych towarów i ok. *[tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 24 załącznika do decyzji]* % (w tym grupy PKP ok. *[tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 25 załącznika do decyzji]* %, a grupy AWT ok. *[tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 26 załącznika do decyzji]* %), biorąc pod uwagę pracę przewozową. Z powyższego wynika zatem, iż łączny szacunkowy udział uczestników koncentracji w segmencie transportu węgla kamiennego koleją przekracza próg, z którym ustawa o ochronie konkurencji wiąże domniemanie posiadania pozycji dominującej. Ponownie jednakże należy wskazać, iż udział ten wynika przede wszystkim z dotychczasowej pozycji grupy PKP. Biorąc pod uwagę fakt, iż udział biernego uczestnika koncentracji w zakresie kolejowych przewozów węgla jest znikomy, po dokonaniu transakcji stopień koncentracji pozostanie praktycznie bez zmian i tym samym sytuacja we wskazanym zakresie nie ulegnie istotnej zmianie.

W Ŝwietle powyŭszego naleŭy stwierdziĺ, iŭ na rynku, na który koncentracja wywiera wpğyw w ukğadzie horyzontalnym, nie dojdzie do istotnego ograniczenia konkurencji.

Rynkiem, na który planowana koncentracja wywiera wpğyw w ukğadzie wertykalnym jest krajowy rynek kolejowych przewozów towarowych. Uczestnicy koncentracji prowadzŃ bowiem dziağalnoŝĺ zarówno na rynku kolejowych przewozów towarowych, jak i rynku spedycji, przy czym ich udziağ na krajowym rynku kolejowych przewozów towarowych przekracza 30 %. W przypadku rynku spedycji udziağ ten kształğuje siň na poziomie ok. *[tajemnica przedsiňbiorstwa ï pkt 27 zağŃcznika do decyzji]* %.

BiorŃc pod uwagň fakt, ŭe przyrost udziağów rynkowych w wyniku koncentracji zarówno na rynku przewozów towarowych, jak i spedycji jest marginalny, naleŭy uznaĺ, iŭ koncentracja nie spowoduje zagroŭeŒ zarówno dla pozostağych przedsiňbiorców prowadzŃcych dziağalnoŝĺ na rynku kolejowych przewozów towarowych (koncentracja nie wpğynie na nich w istotny sposób poprzez np. ograniczenie sprzedaŭy usğug transportowych kolejŃ), jak i przedsiňbiorców prowadzŃcych dziağalnoŝĺ na rynku spedycji (poprzez ograniczenie moŭliwoŝci nabywania usğug transportu towarów kolejŃ).

W sprawie zdefiniowano takŭe rynek wğaŝciwy, na który koncentracja wywiera wpğyw w ukğadzie konglomeratowym, tj. krajowy rynek przewozów pasaŭerskich. Na rynku tym dziağalnoŝĺ prowadzi grupa PKP, a jej udziağ w nim, biorŃc pod uwagň pracň przewozowŃ kształğowağ siň w 2014 r. na poziomie ok. 44 %. Brak jest jednakŭe przesğanek do stwierdzenia, ŭe wystňpowanie w sprawie rynku konglomeratowego bňdzie miağo wpğyw na rynki, na których dziağa grupa AWT (pasywny uczestnik koncentracji nie Ŝwiadczy usğug, do których mógğby zostaĺ wykorzystany potencjağ grupy PKP z rynku, na który koncentracja wywiera wpğyw w ukğadzie konglomeratowym). Brak jest zatem podstaw by sŃdziĺ, iŭ siğa rynkowa, jakŃ posiada grupa PKP na tym rynku zostanie przeniesiona na rynki, na których dziağalnoŝĺ prowadzi grupa AWT. Tym samym, w ocenie organu antymonopolowego, wystňpowanie w przedmiotowej sprawie rynku wğaŝciwego w ukğadzie konglomeratowym pozostaje bez wpğywu na ocenň skutków rozpatrywanej koncentracji.

MajŃc powyŭsze na uwadze organ antymonopolowy uznağ, iŭ zamierzona koncentracja speğnia kryterium wskazane w art. 18 ustawy o ochronie konkurencji, bowiem w jej wyniku nie dojdzie do istotnego ograniczenia konkurencji na rynku.

W związku z powyŭszym orzeczono, jak w sentencji.

Stosownie do treści art. 81 ust. 1 ustawy z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów oraz art. 479^{28} § 2 ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. Kodeks postępowania cywilnego (Dz. U. z 2014 r., poz. 101 ze zm.) i od niniejszej decyzji przysługuje odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie i Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, za pośrednictwem Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, w terminie miesiąca od dnia jej doręczenia.

Z upoważnienia Prezesa Urzędu
Ochrony Konkurencji i Konsumentów
DYREKTOR
Departamentu Kontroli Koncentracji
Robert Kamiński

Otrzymuje:

PKP CARGO S.A., Warszawa
za pośrednictwem pełnomocnika:

2) aa
(decyzja wraz z załącznikiem)