



**PREZES
URZĘDU OCHRONY
KONKURENCJI I KONSUMENTÓW**

Warszawa, dnia 16 grudnia 2008 r.

DKK2-421/61/08/AI

DECYZJA nr DKK - 98/08

Na podstawie art. 18 w związku z art. 13 ust. 1 pkt 2 oraz ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz. U. Nr 50, poz. 331 ze zm.) Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, po przeprowadzeniu postępowania antymonopolowego wszczętego na wniosek Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A. Holding z siedzibą w Bydgoszczy, **wydaje zgodę** na dokonanie koncentracji, polegającej na przejściu przez Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A. Holding z siedzibą w Bydgoszczy kontroli nad PREMA Invest, s.r.o. z siedzibą w Trnava, Republika Słowacka.

UZASADNIENIE

W dniu 15 września 2008 r. do Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, zwanego dalej „Prezesem Urzędu” lub „organem antymonopolowym”, wpłynęło zgłoszenie zamiaru koncentracji, polegającej na przejściu przez Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A. Holding z siedzibą w Bydgoszczy, zwanej dalej „PESA”, kontroli nad PREMA Invest, s.r.o. z siedzibą w Trnava, Republika Słowacka, zwaną dalej „PREMA”.

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

- łączny obrót na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przedsiębiorców uczestniczących w koncentracji w roku obrotowym poprzedzającym rok zgłoszenia przekroczył równowartość 50 mln euro, tj. kwotę określoną w art. 13 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz. U. Nr 50, poz. 331 ze zm.), zwanej dalej „ustawą o ochronie konkurencji”,
- przejęcie przez przedsiębiorcę kontroli nad innym przedsiębiorcą poprzez nabycie udziałów jest jednym ze sposobów koncentracji określonym w art. 13 ust. 2 pkt 2 ustawy o ochronie konkurencji,
- w przedmiotowej sprawie nie występuje żadna okoliczność z katalogu przesłanek egzoneryjnych, wymienionych w art. 14 ustawy o ochronie konkurencji, powodująca odstąpienie od konieczności zgłoszenia zamiaru koncentracji,

zostało wszczęte postępowanie antymonopolowe w przedmiotowej sprawie, o czym - zgodnie z art. 61 § 4 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 ze zm.) - Prezes Urzędu zawiadomił stronę pismem z dnia 23 września 2008 r.

W trakcie postępowania organ antymonopolowy ustalił i zważył, co następuje:

Uczestnicy koncentracji

I. Aktywny uczestnik koncentracji - PESA prowadzi w szczególności działalność w zakresie produkcji lokomotyw kolejowych, tramwajowych, taboru kolejowego i tramwajowego oraz napraw, konserwacji, remontów lokomotyw kolejowych, tramwajowych oraz taboru kolejowego i tramwajowego. W latach 2006-2007 grupa PESA wykonywała naprawy lokomotyw spalinowych, elektrycznych zespołów trakcyjnych, autobusów szynowych z napędem spalinowym i elektrycznym, wagonów metra, wagonów osobowych i towarowych. Jednocześnie w okresie tym PESA produkowała spalinowe autobusy szynowe, elektryczne autobusy szynowe, elektryczne zespoły trakcyjne oraz tramwaje. Przychody uzyskiwane z działalności produkcyjnej stanowiły ok. *[tajemnica przedsiębiorstwa pkt 1 załącznika nr 1 do decyzji]* %, a z działalności usługowej ok. *[tajemnica przedsiębiorstwa pkt 2 załącznika nr 1 do decyzji]* % całkowitych przychodów PESA w 2007 r. (w roku 2006 r. struktura

przychodów przedstawiała się następująco: produkcja ok. [tajemnica przedsiębiorstwa pkt 3 załącznika nr 1 do decyzji] %, usługi ok. [tajemnica przedsiębiorstwa pkt 4 załącznika nr 1 do decyzji] %).

PESA nie ma przedsiębiorcy dominującego, a jej trzech najważniejszych akcjonariuszy (osoby fizyczne) ma po 20,78% akcji i głosów na WZA.

PESA posiada trzy podmioty zależne:

1. Zakład Mechaniczny SKRAW-MECH Sp. z o.o. w Bydgoszczy - prowadzi w szczególności działalność w zakresie obróbki metali (toczenie, frezowanie, obróbka skrawaniem, pełen zakres prac ślusarskich i spawalniczych, laserowe cięcie i kształtowanie blach), produkcji cystern, pojemników i zbiorników metalowych, produkcji narzędzi, zamków i zawiasów, złączy, śrub, sprężyn, części i podzespołów do pojazdów mechanicznych i ich silników oraz pozostałych wyrobów metalowych, montażu maszyn, urządzeń i linii technologicznych,
2. Zakład Produkcyjno-Remontowy REM-SUW Sp. z o.o. w Bydgoszczy - prowadzi w szczególności działalność w zakresie produkcji konstrukcji metalowych, cystern, pojemników i zbiorników metalowych, narzędzi mechanicznych, spawania konstrukcji stalowych i aluminiowych, naprawy i przezwajania silników elektrycznych, napraw, konserwacji i remontów lokomotyw kolejowych, tramwajowych oraz taboru kolejowego i tramwajowego, montażu instalacji i aparatury elektrycznej,
3. Zakład Produkcyjno-Usługowy EKO-PARTNER Sp. z o.o. w Bydgoszczy - prowadzi w szczególności działalność w zakresie produkcji konstrukcji metalowych i ich części, napraw cystern, pojemników i zbiorników metalowych, produkcji zamków i zawiasów, napraw akumulatorów, ogniw i paliw galwanicznych, produkcji uszczelek, zagospodarowywania metalowych odpadów i złomu, wykonywania instalacji wodno-kanalizacyjnych, usług w zakresie rozprowadzania wody, usług budowlanych, rozbiórek i burzenia obiektów budowlanych, napraw pojazdów mechanicznych, sprzątnięcia i czyszczenia obiektów.

II. Pasywny uczestnik koncentracji - **PREMA** jest spółką nowoutworzoną - została wpisana do rejestru handlowego w dniu 5 lipca 2008 r. - i nie prowadzi faktycznej działalności. Zgodnie z informacjami zawartymi w zgłoszeniu statutowy przedmiot jej działalności obejmuje handel hurtowy i detaliczny oraz pośrednictwo w zakresie handlu i usług.

PREMA jest podmiotem zależnym spółki PREMA TRADE s.r.o. z siedzibą w Trnava, Republika Słowacka, do której PREMA TRADE s.r.o. wniosła, jako niepieniężny wkład do kapitału zakładowego, pakiet 60% akcji (1.182.000 sztuk akcji uprawniających do 60% głosów na WZA) Zakładów Naprawczych Taboru Kolejowego „Mińsk Mazowiecki” S.A. z siedzibą w Mińsku Mazowieckim (dalej „ZNTK Mińsk Mazowiecki”). PREMA TRADE s.r.o. stała się właścicielem 60% pakietu akcji ZNTK Mińsk Mazowiecki w wyniku umowy przeniesienia 591.000 sztuk akcji z dnia 19.05.2006 r. zawartej ze spółką Feniks Inwestycje Sp. z o.o. (sprzedający) oraz umowy przeniesienia 591.000 sztuk akcji z dnia 19.05.2006 r. zawartej ze spółką Surfinia Sp. z o.o. (sprzedający). Pozostałe 25,3% akcji należy do Skarbu Państwa, a 14,7% do pracowników ZNTK Mińsk Mazowiecki.

ZNTK Mińsk Mazowiecki prowadzi w szczególności działalność w zakresie napraw, konserwacji, remontów lokomotyw kolejowych, tramwajowych oraz taboru kolejowego i tramwajowego. W latach 2006-2007 ZNTK Mińsk Mazowiecki oraz jego podmioty zależne wykonywały naprawy lokomotyw elektrycznych, elektrycznych zespołów trakcyjnych i wagonów osobowych. Przychody z działalności usługowej stanowią 100% przychodów Spółki.

ZNTK Mińsk Mazowiecki posiada następujące podmioty zależne:

1. PPHU Lux Remont Sp. z o.o. w Mińsku Mazowieckim - prowadzi w szczególności działalność w zakresie produkcji i dystrybucji ciepła, poboru i uzdatniania wody, rozprowadzania wody, rozbiórki i burzenia obiektów budowlanych, robót ogólnobudowlanych, wykonywania instalacji elektrycznych,
2. ZNTK Mińsk Mazowiecki Zakład Podwozi Sp. z o.o. w Mińsku Mazowieckim - prowadzi w szczególności działalność w zakresie napraw rewizyjnych i głównych oraz modernizacji wózków wagonowych i zestawów kołowych oraz wytwarzania części do szynowego taboru kolejowego,
3. T.O.S. s.r.o. w Trnava, Republika Słowacka - prowadzi działalność w zakresie handlu hurtowego i detalicznego.

ZNTK Mińsk Mazowiecki jest także przedsiębiorcą dominującym ZNTK Mińsk Mazowiecki Maszyny Elektryczne Sp. z o.o., ZNTK Engineerig Sp. z o.o. oraz ZP Mechanika Sp. z o.o.- z dniem 1 stycznia 2008 r. nastąpiło przejęcie przedmiotu działalności i pracowników tych

spółek przez ZNTK Mińsk Mazowiecki. Jak wynika z informacji zawartych w zgłoszeniu obecnie finalizowana jest procedura połączenia ww. przedsiębiorców z ZNTK Mińsk Mazowiecki. Przejęcie to nie wpłynęło na rozszerzenie zakresu działalności prowadzonej przez ZNTK Mińsk Mazowiecki.

Opis i przyczyny koncentracji

Planowana koncentracja została zgłoszona w trybie art. 13 ust. 2 pkt 2 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów i polega na przejęciu przez PESA kontroli nad PREMA poprzez nabycie w ramach jednej transakcji 99,99% udziałów w kapitale zakładowym tej Spółki. Przejmując kontrolę nad PREMA, PESA przejmie również kontrolę nad ZNTK Mińsk Mazowiecki i jego podmiotami zależnymi.

Podstawowym celem koncentracji, jak wskazuje PESA, jest przekwalifikowanie ZNTK Mińsk Mazowiecki z zakładu naprawczego w zakład produkcyjny, w którym budowane będą elektryczne zespoły trakcyjne dla Kolei Mazowieckich KM Sp. z o.o. oraz prowadzona będzie działalność usługowa w zakresie serwisowania tramwajów eksploatowanych na rynku mazowieckim. Realizacja tego celu wiązała się będzie z przystosowaniem zaplecza technicznego ZNTK Mińsk Mazowiecki do obsługi zadań produkcyjnych i świadczenia usług serwisowych. W ocenie PESA wykorzystanie przez nią potencjału ZNTK Mińsk Mazowiecki usprawni realizację pozyskanych zamówień zarówno krajowych, jak i zagranicznych. Wejście przez PESA z nowymi produktami oraz naprawami na rynki zagraniczne (m.in. rynek włoski, litewski czy ukraiński) spowodowało bowiem zwiększenie zapotrzebowania na moce produkcyjne. Przejęcie kontroli nad ZNTK Mińsk Mazowiecki powinno przynieść także korzystne efekty w postaci stworzenia zaplecza zdolnego oferować produkty, których zakup finansowany będzie w ramach polskiego ogólnokrajowego „Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko”, współfinansowanego z Funduszu Spójności oraz Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w latach 2007-2013.

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*).

W ocenie zgłaszającego w przedmiotowej sprawie rynkiem właściwym w aspekcie produktowym jest szeroko rozumiany rynek napraw, konserwacji, remontów lokomotyw kolejowych, tramwajowych oraz taboru kolejowego i tramwajowego (dalej jako rynek napraw lokomotyw kolejowych, tramwajowych oraz taboru kolejowego i tramwajowego¹). Za substytuty należy bowiem uznać pakiety usług składających się na poszczególne naprawy taboru kolejowego oraz tramwajowego. Pakiety te to zespoły czynności określone zakresem naprawy. Do czynności tych zaliczają się usługi dotyczące konserwacji i naprawy (w tym malowania): układu jezdnego, pudła, wyposażenia pudła, układu hamulcowego, instalacji elektrycznych, urządzeń elektrycznych i układów napędowych. Uczestnicy polskiego rynku napraw taboru szynowego, po wydzieleniu ze struktur kolejowych, rozpoczęli restrukturyzację i modernizację stopniowo rozszerzając zakres oferowanych usług do maksymalnej dywersyfikacji oferty. I tak np.:

1) ZNTK Poznań S.A., który wykonywał początkowo naprawy lokomotyw spalinowych, w ostatnich pięciu latach wykonywał również naprawy lokomotyw elektrycznych, wagonów osobowych, autobusów szynowych, wagonów towarowych i specjalistycznych maszyn kolejowych,

¹ Naprawy taboru kolejowego w zależności od zakresu i długości wymaganego cyklu naprawczego (okresu, w jakim zgodnie z dokumentacją muszą być wykonywane naprawy) można podzielić na:

- naprawy okresowe (wykonywane w celu przywrócenia właściwego stanu technicznego)

- naprawy rewizyjne (obejmują przegląd podzespołów i zespołów połączonych z częściowym ich demontażem lub wymianą elementów zużytych lub uszkodzonych zgodnie z zapisami zawartymi w odpowiedniej instrukcji),
- naprawy główne (obejmują pełny demontaż podzespołów i zespołów taboru w celu ich szczegółowego sprawdzenia, naprawy lub wymiany elementów uszkodzonych, zużytych i brakujących dla uzyskania pierwotnych parametrów techniczno-eksploatacyjnych i użytkowych, zgodnie z przepisami zawartymi w odpowiedniej instrukcji),

- modernizacje - zmiana wybranych cech techniczno-eksploatacyjnych lub użytkowych (np. montaż układu klimatyzacji, zmiana toalet z systemu otwartego na ekologiczny system zamknięty).

Dla elektrycznych zespołów trakcyjnych naprawy rewizyjne wykonywane są średnio co 3-4 lata, a naprawy główne co 30 lat. Dla wagonów osobowych naprawy rewizyjne wykonywane są średnio co 1,5 roku, a naprawy główne co 15 lat.

2) NEWAG S.A., który wykonywał początkowo naprawy wagonów osobowych oraz lekkich manewrowych lokomotyw spalinowych, w ostatnich pięciu latach wykonywał również naprawy lokomotyw spalinowych, lokomotyw elektrycznych, elektrycznych zespołów trakcyjnych,

3) ZNTK Oleśnica S.A., który wykonywał początkowo naprawy lokomotyw elektrycznych, w ostatnich pięciu latach wykonywał również naprawy lokomotyw spalinowych, elektrycznych zespołów trakcyjnych, wagonów osobowych,

4) ZNTK Opole S.A., który wykonywał początkowo naprawy wagonów osobowych, w ostatnich pięciu latach wykonywał również naprawy elektrycznych zespołów trakcyjnych oraz wagonów towarowych.

Także PESA, która wykonywała początkowo naprawy wagonów towarowych i lokomotyw spalinowych, w ostatnich pięciu latach wykonywała również naprawy lokomotyw elektrycznych, wagonów osobowych, elektrycznych zespołów trakcyjnych, wagonów metra, autobusów szynowych, tramwajów. Natomiast ZNTK Mińsk Mazowiecki, który początkowo wykonywał naprawy elektrycznych zespołów trakcyjnych, w ostatnich pięciu latach wykonywał również naprawy wagonów metra, wagonów osobowych oraz lokomotyw elektrycznych.

Ponadto, jak podnosi PESA, stosunkowo łatwo jest zmieniać rodzaje naprawianego taboru i fluktuacja rodzajów naprawianego taboru jest charakterystyczna dla uczestników tego rynku. Uczestnicy tego rynku, wywodząc się przede wszystkim z dawnego zaplecza kolejowego, mają zaplecze wystarczające do prowadzenia działalności w zakresie napraw, konserwacji, remontów wszystkich rodzajów/typów taboru kolejowego (lokomotyw elektrycznych, lokomotyw spalinowych, wagonów elektrycznych, wagonów spalinowych, elektrycznych zespołów trakcyjnych oraz innych pojazdów szynowych). Z uwagi na fakt, iż zakres i sposób naprawy poszczególnych układów taboru kolejowego nie różni się znacznie, istnieje możliwość elastycznego dostosowywania asortymentu napraw do umiejętności i specjalizacji pracowników. Sposób wykonywania napraw poszczególnych układów jest taki sam, zmienia się tylko zakres w zależności od stopnia zużycia elementów lub układów. W firmie, która jest uczestnikiem rynku i trudni się naprawą jakiegokolwiek typu taboru kolejowego infrastruktura niezbędna do wykonywania tych napraw z łatwością może być wykorzystana również do napraw innego typu taboru. Zakłady trudniące się naprawą taboru kolejowego przygotowane są pod względem infrastruktury do wykonywania takich zakresów

naprawy, jak: naprawa wózków, pudła, hamulców, układu hydraulicznego czy malowanie taboru. Zważywszy na to, że są to układy, z których składają się wszystkie typy taboru kolejowego, infrastruktura wykorzystywana do przeprowadzania napraw tych układów skutecznie może służyć do napraw różnego typu taboru. Zbliżone rozwiązania konstrukcyjne wykorzystywane do budowy pojazdów szynowych powodują, że do naprawy niezbędne są w większości te same typy części i podzespołów. Części i podzespoły do napraw taboru kolejowego są dostępne dla wszystkich trudniących się wykonywaniem tego typu prac. Pełna dokumentacja niezbędna do prawidłowego wykonania poszczególnych zakresów naprawy dostarczana jest przez zlecającego naprawę. Decyzja o prowadzeniu napraw określonego rodzaju taboru wynika przede wszystkim z popytu rynku, który w zdecydowanej mierze określają zapotrzebowania spółek grupy PKP.

Szacunkowy udział PESA i ZNTK Mińsk Mazowiecki w krajowym rynku szeroko rozumianych napraw lokomotyw kolejowych, tramwajowych oraz taboru kolejowego i tramwajowego w latach 2006-2007 przedstawiał się następująco:

Tab. 1

Przedsiębiorca	Udział w rynku w %	
	2006	2007
PESA	<i>[tajemnica przedsiębiorstwa pkt 5 załącznika nr 1 do decyzji]</i>	
ZNTK Mińsk Mazowiecki		
Łącznie		

Źródło: opracowanie PESA w oparciu o wyniki finansowe bezpośrednich uczestników koncentracji oraz ich konkurentów na rynku napraw lokomotyw kolejowych, tramwajowych oraz taboru kolejowego i tramwajowego.

Łączny udział uczestników koncentracji na tak określonym rynku zarówno w 2006 r. jak i 2007 r. nie przekroczył zatem 20 % progu.

Z informacji uzyskanych od przedsiębiorców świadczących usługi w zakresie napraw lokomotyw kolejowych, tramwajowych oraz taboru kolejowego i tramwajowego, a także odbiorców tych usług wynika, iż określenie rynku w aspekcie produktowym przez danego przedsiębiorcę zależy w głównej mierze od prowadzonej przez niego działalności. Za wąskim określeniem rynku (jako rynku napraw poszczególnych rodzajów/typów taboru) opowiadają się przede wszystkim przedsiębiorcy specjalizujący się w naprawie jednego typu taboru kolejowego. Przedsiębiorcy oferujący naprawy większej ilości rodzajów taboru kolejowego opowiadają się za szerokim określeniem rynku (jako jednego rynku napraw lokomotyw

kolejowych, tramwajowych oraz taboru kolejowego i tramwajowego). I tak przykładowo Wagrem Sp. z o.o. (pismo z dnia 12 listopada 2008 r.), czy ZNTK PATEREK S.A. (pismo z dnia 19 listopada 2008 r.) wskazują, iż rynek napraw lokomotyw kolejowych, tramwajowych oraz taboru kolejowego i tramwajowego powinien być rozpatrywany w ujęciu wąskim z uwzględnieniem poszczególnych typów i rodzajów taboru. Z kolei Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego w Oleśnicy S.A. (pismo z dnia 13 listopada 2008 r.), czy Poznańskie Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego S.A. (pismo z dnia 7 listopada 2008 r.) wskazują, iż rynek właściwy należy postrzegać jako jeden szeroko rozumiany rynek napraw taboru kolejowego. Stwierdzić tym samym można, iż w Polsce mamy do czynienia z rynkiem „mieszanym”, tzn. z jednej strony występują przedsiębiorcy wyspecjalizowani, prowadzący działalność w zakresie napraw wąskiego asortymentu taboru kolejowego, a z drugiej strony przedsiębiorcy prowadzący działalność w zakresie napraw szerszego asortymentu taboru kolejowego. Biorąc zatem pod uwagę specyfikę tego rynku organ antymonopolowy postanowił kwestię zakresienia rynku w aspekcie produktowym pozostawić otwartą.

W ocenie organu antymonopolowego w przedmiotowej koncentracji rynkiem właściwym zarówno w odniesieniu do ujęcia wąskiego, jak i szerokiego, w aspekcie geograficznym jest rynek krajowy. Takie oznaczenie rynku właściwego zgodne jest z dotychczasowym orzecznictwem Prezesa Urzędu oraz Komisji Europejskiej.

W decyzji nr RKT 43/08 z dnia 4 września 2008 r. organ antymonopolowy wskazał, iż „W zakresie napraw, remontów i modernizacji wyrobów kołowych właściwym rynkiem geograficznym jest rynek krajowy. Obecnie brak jest istotnych barier prawnych w świadczeniu powyższych usług dla kontrahentów zagranicznych, jednakże konieczność używania ciężkiego sprzętu przy wykonywaniu tego rodzaju napraw i remontów (...) wysokie koszty transportu wyrobów kołowych do tego rodzaju usługodawców przesądzają o tym, iż przewoźnicy wybierają zwykle usługodawców krajowych. (...). Powyższe stanowisko w zakresie rynku geograficznego dla napraw taboru kolejowego zostało również potwierdzone w orzecznictwie Komisji Europejskiej²”.

Wskazać ponadto należy, iż określenie rynku geograficznego jako krajowego bardziej odpowiada aktualnemu zakresowi prowadzenia remontów taboru kolejowego zarówno przez

² Sprawa nr COMP/M.2694 - Metronet/Infracore

uczestników koncentracji, jak i pozostałych przedsiębiorców prowadzących działalność w tym zakresie. Z informacji zawartych w zgłoszeniu wynika, iż przychody osiągnięte na terenie Polski w 2007 r. stanowiły dla PESA [tajemnica przedsiębiorstwa pkt 6 załącznika nr 1 do decyzji] %, a dla ZNTK Mińsk Mazowiecki [tajemnica przedsiębiorstwa pkt 7 załącznika nr 1 do decyzji] % przychodów z tytułu świadczenia ww. usług. Jak wynika z informacji zebranych w toku prowadzonego postępowania również dla konkurentów uczestników koncentracji eksport usług poza granice Polski stanowił niewielki procent przychodów z tej działalności. Ponadto, jak wskazuje zgłaszający, dostęp do rynku utrudniają systemy kwalifikacji dostawców wprowadzone przez dużych przewoźników i przede wszystkim państwowe koleje różnych państw. Wskazać także należy, iż polscy kontrahenci przedsiębiorców świadczących usługi napraw taboru kolejowego praktycznie nie korzystają z usług zagranicznych podmiotów (import tych usług jest marginalny i ogranicza się do napraw lokomotyw i cystern).

Na naprawy taboru szynowego składają się naprawy: lokomotyw spalinowych, lokomotyw elektrycznych, elektrycznych zespołów trakcyjnych, wagonów osobowych, wagonów towarowych, wózków wagonowych i zespołów kołowych, innych pojazdów szynowych. Jak wskazano powyżej PESA w latach 2006-2007 wykonywała naprawy: lokomotyw spalinowych, elektrycznych zespołów trakcyjnych, autobusów szynowych z napędem spalinowym i elektrycznym, wagonów metra, wagonów osobowych i towarowych. Z kolei ZNTK Mińsk Mazowiecki we wskazanym okresie wykonywały naprawy: lokomotyw elektrycznych, elektrycznych zespołów trakcyjnych i wagonów osobowych.

Działalność uczestników koncentracji przy wąskim określeniu rynku napraw taboru kolejowego pokrywa się zatem w zakresie:

- napraw elektrycznych zespołów trakcyjnych,
- napraw wagonów osobowych.

Mając na uwadze powyższe oraz kryteria wyznaczania rynków właściwych, na które koncentracja wywiera wpływ, zawarte w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 17 lipca 2007 r. w sprawie zgłoszenia zamiaru koncentracji przedsiębiorców (Dz. U. Nr 134, poz. 937), organ antymonopolowy nie przesądza o kwestii określenia rynku w aspekcie

produktowym, ale mając na uwadze, iż na rynku krajowym występują przedsiębiorcy specjalizujący się w naprawie wąskiego asortymentu taboru uznał, iż:

a) przedmiotowa koncentracja wywiera wpływ w układzie horyzontalnym na:

1. krajowy rynek napraw elektrycznych zespołów trakcyjnych,
2. krajowy rynek napraw wagonów osobowych.

Uczestnicy koncentracji prowadzą na rynku krajowym działalność w zakresie napraw elektrycznych zespołów trakcyjnych oraz wagonów osobowych, a ich udział w tych rynkach w 2006 r. i 2007 r., biorąc pod uwagę wartość przychodów, przedstawia poniższa tabela.

Tab. 2

Rynek	PESA		ZNTK Mińsk Mazowiecki		łączy udział w rynku	
	2006	2007	2006	2007	2006	2007
napraw elektrycznych zespołów trakcyjnych	<i>[tajemnica przedsiębiorstwa pkt 8 załącznika nr 1 do decyzji]</i>					
napraw wagonów osobowych						

Źródło: opracowanie PESA na podstawie informacji o wynikach postępowań w sprawach zamówień publicznych w latach 2006-2007 oraz w oparciu o dane zamieszczone w opublikowanych sprawozdaniach finansowych.

Łączny udział uczestników koncentracji w krajowym rynku napraw elektrycznych zespołów trakcyjnych oraz napraw wagonów osobowych zarówno w 2006 r., jak i 2007 r. przekracza poziom 20%. Rynki te są zatem rynkami właściwymi, na które koncentracja wywiera wpływ w układzie horyzontalnym.

krajowy rynek napraw elektrycznych zespołów trakcyjnych (dalej także „ezt”)

Jak wskazano powyżej łączny udział uczestników koncentracji w tym rynku wynosił w latach 2006 -2007 odpowiednio ok. *[tajemnica przedsiębiorstwa pkt 9 załącznika nr 1 do decyzji]* % (w tym ZNTK Mińsk Mazowiecki ok. *[tajemnica przedsiębiorstwa pkt 10 załącznika nr 1 do decyzji]* %) i ok. *[tajemnica przedsiębiorstwa pkt 11 załącznika nr 1 do decyzji]* % (w tym ZNTK Mińsk Mazowiecki ok. *[tajemnica przedsiębiorstwa pkt 12 załącznika nr 1 do decyzji]* %). Największymi konkurentami PESA i ZNTK Mińsk

Mazowiecki na tym rynku są NEWAG S.A. oraz REMTRAK Sp. z o.o., a ich szacunkowy udział w rynku w latach 2006 - 2007 przedstawiał się następująco:

Tab. 3

Przedsiębiorca	Udział w rynku w %	
	2006	2007
PESA	<i>[tajemnica przedsiębiorstwa pkt 13 załącznika nr 1 do decyzji]</i>	
ZNTK Mińsk Mazowiecki		
NEWAG S.A.		
REMTRAK Sp. z o.o.		

Źródło: opracowanie PESA na podstawie informacji o wynikach postępowań w sprawach zamówień publicznych w latach 2006-2007 oraz w oparciu o dane zamieszczone w opublikowanych sprawozdaniach finansowych.

Jak podnoszono powyżej, w toku prowadzonego postępowania w przedmiotowej sprawie organ antymonopolowy zwrócił się do przedsiębiorców świadczących usługi w zakresie napraw taboru kolejowego o przedstawienie danych i informacji dotyczących tego rynku. Udział poszczególnych przedsiębiorców w rynku napraw ezt w oparciu o uzyskane dane i informacje w latach 2006 - 2007 przedstawia poniższa tabela.

Tab. 4

Przedsiębiorca	Udział w rynku w %	
	2006	2007
PESA	<i>[tajemnica przedsiębiorstwa pkt 1 załącznika nr 2 do decyzji]</i>	
ZNTK Mińsk Mazowiecki		
NEWAG S.A.		
REMTRAK Sp. z o.o.		
Tabor Szynowy Opole S.A		
PRST Idzikowice		

Źródło: opracowanie własne organu antymonopolowego na podstawie danych zgromadzonych w toku postępowania.

Łączny udział PESA oraz ZNTK Mińsk Mazowiecki wyliczony w oparciu o dane zebrane od innych uczestników tego rynku wyniósł zatem w 2006 r. *[tajemnica przedsiębiorstwa pkt 2 załącznika nr 2 do decyzji]* %, a w 2007 r. *[tajemnica przedsiębiorstwa pkt 3 załącznika nr 2 do decyzji]* %. Udział ten kształtuje się zatem na nieco niższym poziomie, niż ten wynikający z obliczeń własnych wnioskodawcy (odpowiednio *[tajemnica przedsiębiorstwa pkt 14 załącznika nr 1 do decyzji]* % w 2006 r. i *[tajemnica przedsiębiorstwa pkt 15 załącznika nr 1 do decyzji]* % w 2007 r.).

Odbiorcami powyższych usług w latach 2006-2007 były PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o., Koleje Mazowieckie - KM Sp. z o.o., Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o.

oraz Szybka Kolej Miejska Sp. z o.o. Udział tych przedsiębiorców od strony popytowej przedstawiał się następująco:

Tab. 5

Przedsiębiorca	Udział w rynku w %	
	2006	2007
PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o.	<i>[tajemnica przedsiębiorstwa pkt 16 załącznika nr 1 do decyzji]</i>	
Koleje Mazowieckie - KM Sp. z o.o.		
Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o.		
Szybka Kolej Miejska Sp. z o.o.		

Źródło: opracowanie PESA na podstawie informacji o wynikach postępowań w sprawach zamówień publicznych w latach 2006-2007 oraz w oparciu o dane zamieszczone w opublikowanych sprawozdaniach finansowych.

Biorąc powyższe pod uwagę można stwierdzić, iż rynek ten charakteryzuje wysoki stopień koncentracji odbiorców. Kształtuje go czterech przedsiębiorców, z których jeden tj. PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o., posiada blisko *[tajemnica przedsiębiorstwa pkt 4 załącznika nr 2 do decyzji]* % udział w rynku. Wskazać jednocześnie należy, iż sprzedaż usług na tym rynku następuje głównie w oparciu o umowy zawarte w wyniku przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia zgodnie z przepisami ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2007 r. Nr. 223, poz. 1655). Z informacji posiadanych przez organ antymonopolowy wynika, iż przetargi takie przeprowadzane są zazwyczaj kilka razy w roku. Zawarcie w wyniku powyższej procedury, w szczególności przez PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o., umowy tylko z jednym wybranym dostawcą powoduje, iż dostawca ten automatycznie uzyskuje w danym roku wysoki udział w rynku. Można zatem wnioskować, iż na rynku tym może dochodzić do znacznych zmian udziałów rynkowych usługodawców.

Wskazać także należy, iż w szczególnych przypadkach, celem realizacji zadań, które przekraczają możliwości wykonawcze jednej firmy, obecni na tym rynku przedsiębiorcy, niezależnie od tego, że konkurują ze sobą, powołują konsorcja. PESA oraz ZNTK Mińsk Mazowiecki byli stronami następujących umów konsorcjum:

- umowy z dnia 09.09.2005 r. zawartej przez PESA, NEWAG S.A. oraz ZNTK Mińsk Mazowiecki dotyczącej napraw 75 ezt dla PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o.,

- umowy z dnia 22.12.2005 r. zawartej przez PESA oraz ZNTK Mińsk Mazowiecki dotyczącej napraw 61 ezt dla Kolei Mazowieckich S.A.,
- umowy z dnia 23.01.2006 r. zawartej przez PESA oraz ZNTK Mińsk Mazowiecki dotyczącej napraw 30 ezt dla PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o.,
- umowy z dnia 25.07.2005 r. zawartej przez PESA, NEWAG S.A. oraz ZNTK Mińsk Mazowiecki dotyczącej napraw 30 ezt dla Kolei Mazowieckich S.A.,
- umowy z dnia 07.11.2006 r. zawartej przez NEWAG S.A. oraz ZNTK Mińsk Mazowiecki dotyczącej napraw głównych oraz modernizacji 31 ezt typu EN57,
- umowy z dnia 09.05.2007 r. zawartej przez ZNTK Mińsk Mazowiecki oraz ZNTK Oleśnica S.A. dotyczącej napraw maszyn elektrycznych do elektrycznych zespołów trakcyjnych,
- umowy z dnia 27.06.2007 r. zawartej przez ZNTK Mińsk Mazowiecki oraz ZNTK Oleśnica S.A. dotyczącej napraw maszyn elektrycznych do elektrycznych zespołów trakcyjnych.

Jak podnoszono powyżej, w toku prowadzonego postępowania w przedmiotowej sprawie organ antymonopolowy zwrócił się m.in. do odbiorców usług w zakresie napraw taboru szynowego o przedstawienie danych i informacji dotyczących tego rynku. Na podstawie uzyskanych odpowiedzi wskazać należy, co następuje:

Dla PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. dostawcami usług w zakresie napraw elektrycznych zespołów trakcyjnych w latach 2006 - 2007 był ZNTK Mińsk Mazowiecki, PESA, NEWAG S.A., PRST Idzikowice, REMTRAK Sp. z o.o. Udział tych przedsiębiorców w dostawach zrealizowanych dla PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. przedstawiał się następująco:

Tab. 6

Przedsiębiorca	Udział w %	
	2006	2007
<i>[tajemnica przedsiębiorstwa pkt 5 załącznika nr 2 do decyzji]</i>		

Źródło: dane zawarte w piśmie PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. z dnia 28 listopada 2008 r.

PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. wskazuje ponadto, iż przedmiotowe usługi może, poza wymienionym w tabeli przedsiębiorcami, świadczyć także Tabor Szynowy Opole S.A oraz Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego w Oleśnicy S.A.

Dla spółki Koleje Mazowieckie - KM Sp. z o.o. naprawy elektrycznych zespołów trakcyjnych w 2006 r. wykonywał ZNTK Mińsk Mazowiecki (ok. *[tajemnica przedsiębiorstwa pkt 6 załącznika nr 2 do decyzji]* % dostaw) oraz PESA (ok. *[tajemnica przedsiębiorstwa pkt 7 załącznika nr 2 do decyzji]* % dostaw). W 2007 r. naprawy ww. taboru wykonywane były *[tajemnica przedsiębiorstwa pkt 8 załącznika nr 2 do decyzji]*.

Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o. wskazuje, iż mając w obsłudze pojazdy dedykowane dla tej linii w całym zakresie ich obsługi wykonuje wszystkie naprawy samodzielnie, wykorzystując własne zaplecze techniczne. Wyjątek stanowi pojedynczy egzemplarz pojazdu EN95-01, którego obsługę prowadzi serwis producenta PESA. Sporadycznie zlecane są specjalistyczne prace, jak np. obręczowanie zestawów kołowych.

Dla Szybka Kolej Miejska Sp. z o.o. głównym usługodawcą w zakresie napraw elektrycznych zespołów trakcyjnych w 2007 r. był NEWAG S.A. Jako potencjalnych partnerów w tym zakresie Spółka wskazuje ZNTK Mińsk Mazowiecki, PESA i REMTRAK Sp. z o.o. Ponadto Szybka Kolej Miejska Sp. z o.o. podnosi, iż w momencie wprowadzenia do eksploatacji nowej generacji taboru (planowanego od 2010 r.) potencjalnymi partnerami w zakresie jego obsługi staną się wszyscy potencjalni jego dostawcy, czyli m.in. Stadler Szwajcaria/Polska, Bombardier Niemcy/Polska, Siemens Niemcy/Polska i Skoda Czechy.

Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. wskazuje, iż samodzielnie prowadzi działalność zarówno w zakresie utrzymania eksploatowanego taboru (elektrycznych zespołów trakcyjnych), jak również co do zasady wykonywania napraw (z wyjątkiem napraw głównych). Spółka świadczy również usługi w tym zakresie na zewnątrz zarówno dla spółek grupy kapitałowej PKP, jak i innych podmiotów. Wszystkie naprawy rewizyjne w roku 2006 zostały przeprowadzone przerobem własnym Spółki, natomiast w roku 2007 z przeprowadzonych 20 napraw rewizyjnych przerobem własnym zrealizowane zostało 15 tych napraw. Pozostałe, jako modernizacje, zostały wykonane przez ZNTK Mińsk Mazowiecki. Dostawca ten został wybrany w przetargu nieograniczonym.

Wskazać także należy, iż z informacji zawartych w zgłoszeniu wyniku, że począwszy od 2004 r. liczba elektrycznych zespołów trakcyjnych oddawanych do naprawy systemem zleceń systematycznie maleje, a rośnie liczba zespołów naprawianych w systemie gospodarczym (tj. przez zakłady lub przedsiębiorców należących do grup zleceniodawców), co obrazują poniższe dane:

Tab. 7

rok	naprawy elektrycznych zespołów trakcyjnych realizowane w systemie zleceń w szt.	naprawy elektrycznych zespołów trakcyjnych realizowane w systemie zleceń oraz w systemie gospodarczym w szt.
2004	<i>[tajemnica przedsiębiorstwa pkt 17 załącznika nr 1 do decyzji]</i>	
2005		
2006		
2007		
2008		
2009 szacunkowo		

Źródło: opracowanie PESA na podstawie informacji o wynikach postępowań w sprawach zamówień publicznych w latach 2006-2007 oraz w oparciu o dane zamieszczone w opublikowanych sprawozdaniach finansowych.

Biorąc powyższe pod uwagę stwierdzić należy znaczny spadek ilości elektrycznych zespołów trakcyjnych oddawanych przez usługodawców do napraw systemem zleceń. Spada także ogólna liczba napraw elektrycznych zespołów trakcyjnych. Powyższe może wskazywać, iż rynek napraw elektrycznych zespołów trakcyjnych znajduje się w fazie zaniku.

krajowy rynek napraw wagonów osobowych

Jak wynika z dokonanych w tym postępowaniu ustaleń, udział uczestników koncentracji w rynku wynosił w latach 2006 - 2007 odpowiednio ok. *[tajemnica przedsiębiorstwa pkt 18 załącznika nr 1 do decyzji]* % (w tym PESA ok. *[tajemnica przedsiębiorstwa pkt 19 załącznika nr 1 do decyzji]* %) i ok. *[tajemnica przedsiębiorstwa pkt 20 załącznika nr 1 do decyzji]* % (w tym PESA ok. *[tajemnica przedsiębiorstwa pkt 21 załącznika nr 1 do decyzji]* %). Największymi konkurentami PESA i ZNTK Mińsk Mazowiecki na tym rynku są NEWAG S.A., Tabor Szynowy Opole S.A., H. Cegielski - Fabryka Pojazdów Szynowych Sp. z o.o. oraz REMTRAK Sp. z o.o. Szacunkowy udział w rynku tych przedsiębiorców w latach 2006 - 2007 przedstawiał się następująco:

Tab. 8

Przedsiębiorca	Udział w rynku w %	
	2006	2007
PESA	<i>[tajemnica przedsiębiorstwa pkt 22 załącznika nr 1 do decyzji]</i>	
ZNTK Mińsk Mazowiecki		
NEWAG S.A.		
Tabor Szynowy Opole S.A.		
H. Cegielski - Fabryka Pojazdów Szynowych Sp. z o.o.		
REMTRAK Sp. z o.o.		

Źródło: opracowanie PESA na podstawie informacji o wynikach postępowań w sprawach zamówień publicznych w latach 2006-2007 oraz w oparciu o dane zamieszczone w opublikowanych sprawozdaniach finansowych.

Odbiorcami powyższych usług w latach 2006-2007 były PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. oraz PKP Intercity S.A. Udział tych przedsiębiorców od strony popytowej w przedmiotowym rynku przedstawiał się następująco:

Tab. 9

Przedsiębiorca	Udział w rynku w %	
	2006	2007
PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o.	<i>[tajemnica przedsiębiorstwa pkt 23 załącznika nr 1 do decyzji]</i>	
PKP Intercity S.A.		

Źródło: opracowanie PESA na podstawie informacji o wynikach postępowań w sprawach zamówień publicznych w latach 2006-2007 oraz w oparciu o dane zamieszczone w opublikowanych sprawozdaniach finansowych.

Rynek ten podobnie jak rynek napraw elektrycznych zespołów trakcyjnych charakteryzuje wysoki stopień koncentracji odbiorców. Kształtuje go dwóch przedsiębiorców, z których jeden, tj. PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o., posiadał w 2007 r. blisko *[tajemnica przedsiębiorstwa pkt 24 załącznika nr 1 do decyzji]* % udział w rynku (w 2006 r. większym udziałem rynkowym niż PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. dysponowała PKP Intercity S.A.). Sprzedaż usług na tym rynku, podobnie jak w przypadku usług naprawy elektrycznych zespołów trakcyjnych, następuje w oparciu o umowy zawarte w wyniku przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia zgodnie z przepisami ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych. Zawarcie w wyniku powyższej procedury, w szczególności przez PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o., umowy tylko z jednym wybranym dostawcą powoduje, iż dostawca ten automatycznie uzyskuje w danym roku wysoki udział w rynku. Na rynku tym może dochodzić do znacznych zmian

udziałów rynkowych usługodawców. Potwierdzają to udziały uczestników tego rynku w latach 2006 – 2007 zawarte w tabeli nr 8.

Wskazać także należy, iż również na tym rynku celem realizacji wybranych zadań, które przekraczają możliwości wykonawcze jednej firmy, zawiązywane są konsorcja. PESA była stroną następujących umów konsorcjum:

- umowy z dnia 18.05.2005 r. zawartej przez PESA, NEWAG S.A. oraz Tabor Szynowy Opole S.A. dotyczącej napraw 512 wagonów osobowych dla PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o.,
- umowy z dnia 12.09.2005 r. zawartej przez PESA, NEWAG S.A. oraz Tabor Szynowy Opole S.A. dotyczącej napraw 81 wagonów osobowych dla PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o.,
- umowy z dnia 26.01.2006 r. zawartej przez PESA, NEWAG S.A. oraz Tabor Szynowy Opole S.A. dotyczącej napraw 1030 wagonów osobowych dla PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o.

Z danych i informacji przedstawionych przez PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. wynika, iż spółka ta w latach 2006 - 2007 w zakresie napraw wagonów osobowych korzystała z usług NEWAG S.A., Tabor Szynowy Opole S.A., PESA, H. Cegielski - Fabryka Pojazdów Szynowych Sp. z o.o. oraz REMTRAK Sp. z o.o. Udział tych przedsiębiorców w dostawach zrealizowanych dla PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. przedstawiał się następująco:

Tab. 10

Przedsiębiorca	Udział w %	
	2006	2007
<i>[tajemnica przedsiębiorstwa pkt 9 załącznika nr 2 do decyzji]</i>		

Źródło: dane zawarte w piśmie PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. z dnia 28 listopada 2008 r.

PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. wskazuje ponadto, iż przedmiotowe usługi może, poza wymienionym w tabeli przedsiębiorcami, świadczyć także ZNTK Mińsk Mazowiecki oraz Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego w Oleśnicy S.A.

PKP Intercity S.A. w zakresie napraw wagonów pasażerskich korzystała z usług PESA, NEWAG S.A., H. Cegielski - Fabryka Pojazdów Szynowych Sp. z o.o., Tabor Szynowy Opole S.A., ZNTK Mińsk Mazowiecki, ZNTK Poznań S.A. oraz przedsiębiorców

wchodzących w skład grupy kapitałowej PKP. Udział tych przedsiębiorców w dostawach zrealizowanych w latach 2006-2007 przedstawiał się następująco:

Tab. 11

Przedsiębiorca	Udział w %	
	2006	2007
<i>[tajemnica przedsiębiorstwa pkt 10 załącznika nr 2 do decyzji]</i>		

Źródło: dane zawarte w piśmie PKP Intercity S.A. z dnia 2 grudnia 2008 r.

Jak wynika z ogólnie dostępnych informacji³ w 2007 roku PKP Intercity S.A. użytkowała 1223 wagony. Średni wiek wagonów wynosił ponad 22,3 lat. Tabor w wieku do 5 lat stanowił 2 %, w wieku od 6 do 10 lat - 4 %, w wieku pomiędzy 11 a 15 lat - 12 %, w wieku pomiędzy 16 a 20 lat - 28 %, w wieku pomiędzy 21 a 25 lat – 17 %, wagony starsze niż 25 lat - 38 % ogólnego ilostanu wagonów. W zdecydowanej większości wagony będące w dyspozycji Spółki przystosowane były do rozwijania prędkości do 160 km/h. Stanowiły one 79,9 % ilostanu ogólnego taboru. Wagony przystosowane do prędkości 200 km/h to 10,3% ilostanu taboru. PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. w 2007 r. posiadała 1064 elektryczne zespoły trakcyjne i 3137 wagonów osobowych. PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. dysponowała w 2007 r. łącznie 65 elektrycznymi zespołami trakcyjnymi. Wskazać zatem należy, iż łącznie w 2007 r. te trzy podmioty użytkowały 1129 elektrycznych zespołów trakcyjnych i 4360 wagonów osobowych. Jest to przede wszystkim tabor z lat 70-80, a więc przestarzały konstrukcyjnie i należy się liczyć, iż będzie sukcesywnie wycofywany z dalszej eksploatacji.

b) przedmiotowa koncentracja nie wywiera wpływu na żaden rynek w układzie wertykalnym

W toku przeprowadzonego postępowania nie zidentyfikowano żadnych rynków, na które przedmiotowa koncentracja wywiera wpływ w układzie wertykalnym (pionowym), bowiem przedsiębiorcy uczestniczący w koncentracji nie prowadzą działalności na rynkach

³ Raport roczny PKP dostępny na stronie www.pkp.pl

będących jednocześnie rynkami poprzedniego, bądź następnego szczebla obrotu, oraz w których indywidualny lub łączny udział tych przedsiębiorców przekraczałby 30%

c) przedmiotowa koncentracja nie wywiera wpływu na żaden rynek w układzie konglomeratowym

Uzasadniając powyższe należy wskazać, iż w toku przeprowadzonego postępowania nie zidentyfikowano żadnych rynków, na które koncentracja wywiera wpływ w układzie konglomeratowym. Brak jest bowiem rynków, na których między przedsiębiorcami uczestniczącymi w koncentracji nie istnieją powiązania (układy) horyzontalne i wertykalne, oraz w których przynajmniej jeden przedsiębiorca uczestniczący w koncentracji posiadałby udział wyższy niż 40%.

Ocena skutków koncentracji

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%.

Organ antymonopolowy uznał, iż w wyniku przedmiotowej koncentracji nie dojdzie do istotnego ograniczenia konkurencji. Dokonując oceny zasadności wyrażenia zgody na przeprowadzenie niniejszej koncentracji Prezes Urzędu wziął pod uwagę następujące argumenty.

Deklarowanym celem koncentracji jest przekwalifikowanie ZNTK Mińsk Mazowiecki z zakładu naprawczego w zakład produkcyjny, w którym budowane będą elektryczne zespoły trakcyjne dla Kolei Mazowieckich KM Sp. z o.o. oraz prowadzona będzie działalność

usługowa w zakresie serwisowania tramwajów eksploatowanych na rynku mazowieckim. Wskazać należy, iż PESA, która wywodzi się, jak wspomniano wyżej, z zaplecza remontowego kolei i jest uczestnikiem rynku napraw, jest też producentem nowego taboru kolejowego i tramwajowego. Przychody uzyskiwane z działalności produkcyjnej stanowiły ok. *[tajemnica przedsiębiorstwa pkt 25 załącznika nr 1 do decyzji]* %, a z działalności usługowej ok. *[tajemnica przedsiębiorstwa pkt 26 załącznika nr 1 do decyzji]* % całkowitych przychodów PESA w 2007 r., przy czym ZNTK Mińsk Mazowiecki całość swoich przychodów uzyskiwał z działalności usługowej. W wyniku realizacji koncentracji całkowitej zmianie ulegnie zatem podstawowy przedmiot działalności ZNTK Mińsk Mazowiecki. Z zakładu usługowego skoncentrowanego na naprawie elektrycznych zespołów trakcyjnych zostanie przekwalifikowany w zakład produkcyjno - usługowy, obsługujący także tabor tramwajowy.

Jak wykazano powyżej w niniejszej sprawie występują dwa rynki właściwe w układzie horyzontalnym jedynie w przypadku wąskiego określenia rynku w aspekcie produktowym. Rynkami tymi są krajowy rynek napraw elektrycznych zespołów trakcyjnych oraz krajowy rynek napraw wagonów osobowych.

W rynku napraw elektrycznych zespołów trakcyjnych uczestnicy koncentracji, zgodnie z danymi zgromadzonymi przez organ antymonopolowy w toku przedmiotowego postępowania, będą posiadali łącznie ok. *[tajemnica przedsiębiorstwa pkt 11 załącznika nr 2 do decyzji]* % udział (dane za 2007 r., udział w 2006 r. wyniósł ok. *[tajemnica przedsiębiorstwa pkt 12 załącznika nr 2 do decyzji]* %). Wskazać jednakże należy, iż już przed dokonaniem zamierzonej koncentracji rynek ten charakteryzował się wysokim stopniem koncentracji, na co ma przede wszystkim wpływ to, że ZNTK Mińsk Mazowiecki posiada ok. *[tajemnica przedsiębiorstwa pkt 13 załącznika nr 2 do decyzji]* % udział (dane za 2007 r., udział w 2006 r. wyniósł ok. *[tajemnica przedsiębiorstwa pkt 14 załącznika nr 2 do decyzji]* %) w tym rynku. Udział PESA w tym rynku szacowany jest na znacznie niższym poziomie wynoszącym ok. *[tajemnica przedsiębiorstwa pkt 15 załącznika nr 2 do decyzji]* % (dane za 2007 r., udział w 2006 r. wyniósł ok. *[tajemnica przedsiębiorstwa pkt 16 załącznika nr 2 do decyzji]* %).

W rynku napraw wagonów osobowych udział PESA i ZNTK Mińsk Mazowiecki szacowany jest natomiast odpowiednio na ok. [tajemnica przedsiębiorstwa pkt 27 załącznika nr 1 do decyzji] % (dane za 2007 r., udział w 2006 r. wyniósł ok. [tajemnica przedsiębiorstwa pkt 28 załącznika nr 1 do decyzji] %) oraz [tajemnica przedsiębiorstwa pkt 29 załącznika nr 1 do decyzji] % (dane za 2007 r., udział w 2006 r. wyniósł ok. [tajemnica przedsiębiorstwa pkt 30 załącznika nr 1 do decyzji] %). Stąd też uczestnicy tej koncentracji po jej dokonaniu będą posiadali łącznie ok. [tajemnica przedsiębiorstwa pkt 31 załącznika nr 1 do decyzji] % udział w tym rynku (dane za 2007 r., udział w 2006 r. wyniósł ok. [tajemnica przedsiębiorstwa pkt 32 załącznika nr 1 do decyzji] %). Stopień koncentracji na tym rynku po dokonaniu koncentracji nie wzrośnie zatem w znaczący sposób, bowiem zaledwie o [tajemnica przedsiębiorstwa pkt 33 załącznika nr 1 do decyzji] % (w 2007 r., w 2006 r. stopień koncentracji wzrósł o [tajemnica przedsiębiorstwa pkt 34 załącznika nr 1 do decyzji] %). Na rynku tym uczestnicy koncentracji spotykają się z silną konkurencją ze strony innych jego uczestników, tj. NEWAG S.A., którego udział szacowany jest na ok. [tajemnica przedsiębiorstwa pkt 35 załącznika nr 1 do decyzji] %, czy Tabor Szynowy Opole S.A. z udziałem na poziomie ok. [tajemnica przedsiębiorstwa pkt 36 załącznika nr 1 do decyzji] %.

Zarówno rynek napraw elektrycznych zespołów trakcyjnych, jak i napraw wagonów osobowych jest od strony popytowej rynkiem wysoce skoncentrowanym. Popyt na usługi w zakresie napraw elektrycznych zespołów trakcyjnych kształtuje czterech przedsiębiorców, tj. PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o., Koleje Mazowieckie - KM Sp. z o.o., Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o. oraz Szybka Kolej Miejska Sp. z o.o. Popyt zaś na usługi w zakresie napraw wagonów osobowych kształtuje dwóch przedsiębiorców, tj. PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. oraz PKP Intercity S.A. Głównym odbiorcą usług zarówno w zakresie napraw elektrycznych zespołów trakcyjnych, jak i wagonów osobowych jest spółka PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. Jej udział w całości zakupów napraw ww. taboru szacowany jest na odpowiednio ok. [tajemnica przedsiębiorstwa pkt 37 załącznika nr 1 do decyzji] % (elektryczne zespoły trakcyjne) i ok. [tajemnica przedsiębiorstwa pkt 38 załącznika nr 1 do decyzji] % (wagony osobowe). Przedsiębiorca ten dysponuje zatem znaczną siłą nabywczą. Jednocześnie ponieważ sprzedaż usług na tych rynkach następuje głównie w oparciu o umowy zawarte w wyniku przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia zgodnie z przepisami ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych, wątpliwe jest

aby usługodawcy ci mogli dyktować niekorzystne dla zamawiającego warunki. Zdobywanie przez przedsiębiorców działających na rynku napraw elektrycznych zespołów trakcyjnych, jak i napraw wagonów osobowych zamówień w drodze przetargów wpływa również na nietrwałość udziałów rynkowych posiadanych przez tych przedsiębiorców na tych rynkach.

Podnieść także należy, iż w ocenie organu antymonopolowego wskazane rynki charakteryzują się znaczną fluktuacją zmian udziałów rynkowych uczestników prowadzących na nich działalność. Przykładowo, biorąc pod uwagę dane zgromadzone przez organ antymonopolowy w toku przedmiotowego postępowania, udział ZNTK Mińsk Mazowiecki w dostawach zrealizowanych dla PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. w zakresie remontu elektrycznych zespołów trakcyjnych [*tajemnica przedsiębiorstwa pkt 17 załącznika nr 2 do decyzji*], udział NEWAG S.A. [*tajemnica przedsiębiorstwa pkt 18 załącznika nr 2 do decyzji*]. Z kolei udział NEWAG S.A. w dostawach zrealizowanych dla PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. w zakresie napraw wagonów osobowych [*tajemnica przedsiębiorstwa pkt 19 załącznika nr 2 do decyzji*], gdy w tym czasie udział H. Cegielski - Fabryka Pojazdów Szynowych Sp. z o.o. [*tajemnica przedsiębiorstwa pkt 20 załącznika nr 2 do decyzji*]. Wskazać zatem można, iż przy tak skoncentrowanym od strony popytowej rynku zawarcie przez zamawiającego umowy tylko z jednym wybranym dostawcą powoduje, iż dostawca ten niejako automatycznie uzyskuje wysoki udział w rynku. Zdaniem organu antymonopolowego przy takiej specyfice tych rynków udział w rynku nie powinien być głównym kryterium branym pod uwagę przy ocenie siły rynkowej danego przedsiębiorcy. Należy bowiem uwzględnić potencjał innych podmiotów mogących świadczyć usługi napraw danego rodzaju taboru kolejowego. Takimi podmiotami obok uczestników koncentracji w zakresie napraw elektrycznych zespołów trakcyjnych są NEWAG S.A., REMTRAK Sp. z o.o., PRST Idzikowice, Tabor Szynowy Opole S.A, Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego w Oleśnicy S.A. Natomiast w zakresie napraw wagonów osobowych są NEWAG S.A., Tabor Szynowy Opole S.A., H. Cegielski - Fabryka Pojazdów Szynowych Sp. z o.o., REMTRAK Sp. z o.o., Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego w Oleśnicy S.A. A zatem należy stwierdzić, iż uczestnicy przedmiotowej koncentracji zarówno na rynku elektrycznych zespołów trakcyjnych, jak i na rynku napraw wagonów osobowych spotykają się z konkurencją ze strony wielu przedsiębiorców.

PKP Przewozy Regionalne sp. z o.o. oraz PKP Intercity S.A., w związku ze świadczonymi usługami publicznymi otrzymują dotacje ze Skarbu Państwa, zatem na strukturę popytu na tych rynkach (ilość dostępnych na obu rynkach zamówień) wywiera wpływ wysokość dofinansowania działalności ww. spółek. Jednocześnie trwająca reorganizacja odbiorców taboru kolejowego wchodzących w skład grupy PKP skutkuje wstrzymaniem zamówień na naprawy taboru szynowego. Zaobserwować można istotny spadek liczby elektrycznych zespołów trakcyjnych oddawanych przez usługodawców do napraw. W 2004 r. w systemie zleceń uczestnicy tego rynku naprawili bowiem *[tajemnica przedsiębiorstwa pkt 39 załącznika nr 1 do decyzji]* sztuki tych zespołów, w 2007 r. *[tajemnica przedsiębiorstwa pkt 40 załącznika nr 1 do decyzji]* sztuki, 2008 r. *[tajemnica przedsiębiorstwa pkt 41 załącznika nr 1 do decyzji]* sztuk, w 2009 r. szacuje się że będą to tylko *[tajemnica przedsiębiorstwa pkt 42 załącznika nr 1 do decyzji]* sztuki. Tabor ten pochodzi z lat 80 i należy przypuszczać, że stopniowo będzie zastępowany przez nowy. Jak wskazuje PESA aktualnie klienci nastawieni są na zakup nowego taboru kolejowego i tramwajowego z uwagi na otrzymane na ten cel środki finansowe z UE oraz w związku z przygotowaniem do EURO 2012. Naprawy nowego taboru prowadzone będą przez przedsiębiorców, którzy ten tabor dostarczą.

Powyższe może wskazywać, iż rynek napraw elektrycznych zespołów trakcyjnych znajduje się w fazie schyłkowej. Rynek napraw elektrycznych zespołów trakcyjnych jest dodatkowo stale ograniczany przez przejmowanie napraw przez użytkowników tego taboru. Jak wynika z informacji zawartych w zgłoszeniu w roku 2007 naprawy rewizyjne wykonane systemem gospodarczym przez PRST Idzikowice (spółka grupy PKP) stanowiły *[tajemnica przedsiębiorstwa pkt 43 załącznika nr 1 do decyzji]* % całości wykonanych napraw, natomiast w roku 2008 naprawy rewizyjne w PRST Idzikowice stanowiły *[tajemnica przedsiębiorstwa pkt 44 załącznika nr 1 do decyzji]* % całości wykonanych napraw.

Jak wskazano powyżej organ antymonopolowy, mając na uwadze, iż na rynku krajowym występują przedsiębiorcy specjalizujący się w naprawie wąskiego asortymentu taboru, nie przesądził ostatecznie kwestii zakresienia rynku w aspekcie produktowym. Zdaniem organu antymonopolowego nawet w przypadku wąskiego określenia rynku istnieją argumenty za wydaniem zgody na przedmiotową koncentrację. W przypadku natomiast

przyjęcia szerszej definicji rynku brak byłoby rynków, na które koncentracja wywiera wpływ w układzie horyzontalnym. Niemniej w ocenie organu antymonopolowego, przedsiębiorcy prowadzący działalność w zakresie napraw jednego typu/rodzaju taboru szynowego mają możliwość zmiany profilu tak, by móc naprawiać inny typ/rodzaj tego taboru. Oczywiście wiąże się to z poniesieniem pewnych kosztów związanych np. z przeszkoleniem pracowników czy doposażeniem zakładu, jednakże koszty te zdaniem organu antymonopolowego nie stanowią bariery uniemożliwiającej wejście dla danego przedsiębiorcy prowadzącego działalność w jednym segmencie napraw taboru kolejowego na inny segment napraw taboru kolejowego. Ilustruje to znakomicie przykład uczestników przedmiotowej koncentracji. PESA, w przeszłości wykonywała naprawy głównie lokomotyw elektrycznych, a obecnie nie realizuje napraw tych lokomotyw z powodu nie uzyskania na nie zamówień, choć naprawia lokomotywy spalinowe, elektryczne zespoły trakcyjne i autobusy szynowe z napędem elektrycznym i spalinowym. Podobnie ZNTK Mińsk Mazowiecki, który wykonywał naprawy wagonów metra (z napędem elektrycznym) w roku 2005 oraz wykonuje je w roku 2008, a nie świadczył tych usług w latach 2006 i 2007. Naprawa lokomotyw elektrycznych nie była w tej Spółce wykonywana przez kilka poprzednich lat ale wznowiona została w 2007 roku. Również inni przedsiębiorcy obecni na tym rynku zmienili lub rozszerzyli w ostatnich latach profil swojej działalności (np. ZNTK Poznań S.A., ZNTK Oleśnica S.A., ZNTK Opole S.A.).

Wydaje się zatem, że ocena wnioskodawcy, zgodnie z którą zarówno na rynek napraw elektrycznych zespołów trakcyjnych, jak i na rynek napraw wagonów osobowych mogliby wejść zarówno przedsiębiorcy trudniący się w chwili obecnej naprawą lokomotyw (spalinowych i elektrycznych), wagonów towarowych, czy autobusów szynowych, jak i przedsiębiorcy skupiający się obecnie na produkcji taboru szynowego, rozszerzając zakres swojej działalności o naprawę elektrycznych zespołów trakcyjnych oraz wagonów osobowych, jest właściwa. Przedsiębiorcy ci dysponują bowiem odpowiednią infrastrukturą oraz kadrą pracowniczą. Powyższe potwierdza również to, że coraz większa liczba przedsiębiorców obecnych na rynku napraw taboru szynowego świadczy usługi w coraz szerszym zakresie.

Jak zostało wskazane powyżej, pozycja rynkowa uczestników tego rynku uzależniona jest w dużym stopniu od uzyskania zleceń w ramach wygranego przetargu. Podnieść zatem należy, iż jednym z warunków stawianych przez zamawiających w postępowaniach

przetargowych jest zaświadczenie o niezaleganiu ze zobowiązaniami wobec ZUS i US. [tajemnica przedsiębiorstwa pkt 45 załącznika nr 1 do decyzji].

Biorąc pod uwagę powyższe należy stwierdzić, że planowana koncentracja spełnia przesłanki określone w art. 18 ustawy o ochronie konkurencji. Postępowanie w sprawie wykazało, że w wyniku planowanej koncentracji nie dojdzie do istotnego ograniczenia konkurencji, w szczególności przez powstanie bądź umocnienie pozycji dominującej.

Wobec powyższego orzeczono, jak w sentencji.

Stosownie do treści art. 81 ust. 1 ustawy o ochronie konkurencji oraz art. 479²⁸ § 2 ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. Kodeks postępowania cywilnego (Dz. U. z 1964 r. Nr 43, poz. 296 ze zm.), od niniejszej decyzji stronie przysługuje odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie – Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, za pośrednictwem Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, w terminie dwutygodniowym od dnia jej doręczenia.

Z upoważnienia Prezesa Urzędu
Ochrony Konkurencji i Konsumentów

DYREKTOR
Departamentu Kontroli Koncentracji
Robert Kamiński

Otrzymuje:

1) Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A. Holding
(Decyzja wraz z załącznikiem nr 1)
za pośrednictwem pełnomocnika:

Pani Elżbiety Długoleckiej
AD REM Kancelaria Adwokata i Radców Prawnych
E. Wrońska, E. Długolecka, D. Szurpicka s.c.
ul. Zygmunta Augusta 11
85-082 Bydgoszcz

2) a/a
(Decyzja wraz z załącznikiem nr 1 i nr 2)