



PREZES
URZĘDU OCHRONY
KONKURENCJI I KONSUMENTÓW
TOMASZ CHRÓSTNY

Warszawa, 9 lutego 2021 r.

DKK-1.423.1.2020.JBG

DECYZJA nr DKK- 40/2021

Na podstawie art. 18 w związku z art. 13 ust. 1 pkt 1 i 2 oraz ust. 2 pkt 4 ustawy z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (j.t. Dz.U. z 2020 r., poz. 1076 i 1086), Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, po przeprowadzeniu postępowania antymonopolowego, wszczętego na wniosek Mostva sp. z o.o. z siedzibą w Ciemno-Gnojnej, **wydaje zgodę** na dokonanie koncentracji, polegającej na nabyciu przez Mostva sp. z o.o. z siedzibą w Ciemno-Gnojnej części mienia CAT Polska sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, w zakresie wskazanym we wniosku zgłoszeniowym.

UZASADNIENIE

14 lutego 2020 r. do Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów (dalej: „Prezes Urzędu”) wpłynęło zgłoszenie zamiaru koncentracji, polegającej na nabyciu przez Mostva sp. z o.o. z siedzibą w Ciemno-Gnojnej (dalej: „Mostva” lub „Zgłaszający”), części mienia CAT Polska sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie (dalej: „Nabywana część mienia”).

W związku z tym, że:

- 1) spełnione zostały niezbędne przesłanki uzasadniające zgłoszenie zamiaru koncentracji, ponieważ:
 - a) łączny obrót na świecie przedsiębiorców uczestniczących w koncentracji w roku obrotowym poprzedzającym rok zgłoszenia przekracza 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 (j.t. Dz.U. z 2020 r., poz. 1076 i 1086; dalej „*ustawa o ochronie konkurencji*”);
 - b) łączny obrót w Polsce przedsiębiorców uczestniczących w koncentracji w roku obrotowym poprzedzającym rok zgłoszenia przekracza równowartość 50 mln euro, tj. kwotę określoną w art. 13 ust. 1 pkt 2 ustawy *o ochronie konkurencji*;
 - c) nabycie przez przedsiębiorcę części mienia innego przedsiębiorcy (całości lub części przedsiębiorstwa), jeżeli obrót realizowany przez to mienie w którymkolwiek z dwóch

lat obrotowych poprzedzających zgłoszenie przekroczył na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej równowartość 10 mln euro, jest jednym ze sposobów koncentracji określonym w art. 13 ust. 2 pkt 4 ustawy *o ochronie konkurencji* oraz

2) w sprawie nie występuje żadna z przesłanek wymienionych w art. 14 ustawy *o ochronie konkurencji*, wyłączająca obowiązek zgłoszenia zamiaru przedmiotowej koncentracji,

zostało wszczęte postępowanie antymonopolowe, o czym – zgodnie z art. 61 § 4 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (j.t. Dz. U. z 2020 r., poz. 256) – Prezes Urzędu zawiadomił Zgłaszającego pismem z 20 lutego 2020 r.

W ocenie Prezesa Urzędu, przedstawione we wniosku informacje i dane, odnoszące się w szczególności do wielkości i wartości rynku, na który koncentracja wywiera wpływ w układzie horyzontalnym, a co za tym idzie – udziałów uczestników koncentracji i ich konkurentów, wymagały zweryfikowania, którego nie dało się dokonać w inny sposób niż poprzez przeprowadzenie badania rynku. W związku z tym, Prezes Urzędu uznał za konieczne przedłużenie o 4 miesiące terminu zakończenia postępowania antymonopolowego w tej sprawie celem przeprowadzenia badania rynku (postanowienie nr DKK-50/2020 z 24 kwietnia 2020 r.).

W ramach badania rynku, Prezes Urzędu skierował pytania do konkurentów uczestników koncentracji prowadzących działalność w zakresie usług FVL w Polsce i EOG oraz do krajowych importerów i producentów pojazdów.

Pytania skierowane do konkurentów dotyczyły, między innymi, sposobu funkcjonowania rynku FVL, wartości świadczonych przez nich usług FVL, wartości i ilości przewiezionych pojazdów, średnich odległości, na jakie pojazdy są przewożone, wartości przyjmowanych i przekazywanych zleceń, a także największych klientów i konkurentów. Natomiast krajowi producenci i importerzy zostali poproszeni, między innymi, o podanie swoich największych dostawców usług FVL.

W wyniku przeprowadzonego postępowania Prezes Urzędu ustalił, co następuje:

Uczestnicy koncentracji

Mostva (aktywny uczestnik koncentracji) prowadzi działalność w zakresie dostarczania rozwiązań logistycznych w Polsce, a także za granicą dla branży motoryzacyjnej, obejmujących m.in. powierzchnie składowe, bocznicę kolejową na potrzeby załadunku i rozładunku samochodów, usługi transportowe, place rozładunkowe, hale techniczne, lakiernie, magazyny i składy celne, kontrolę jakości i rozliczanie reklamacji, remarketing.

Mostva należy do grup Mosolf i CAT - jest współkontrolowana przez Mosolf SE & Co z siedzibą w Kirchheim unter Teck, Niemcy (25% kapitału i [tajemnica przedsiębiorstwa]) oraz Cofital S.A. z siedzibą w Valenton, Francja (75% kapitału i [tajemnica przedsiębiorstwa]), dalej: „Cofital”). Cofital z kolei należy do [tajemnica przedsiębiorstwa].

Mostva nie posiada podmiotów zależnych.

W 2019 r. Mostva uzyskała obrót światowy wyniósł ok. [tajemnica przedsiębiorstwa] euro, w tym w Polsce ok. [tajemnica przedsiębiorstwa] euro. Natomiast światowy obrót, który obejmuje również 50% obrotu grup kapitałowych, do których należą podmioty, które kontrolują Mostva, wyniósł ok. [tajemnica przedsiębiorstwa] euro, w tym w Polsce ok. [tajemnica przedsiębiorstwa] euro.

Nabywana część mienia (pasywny uczestnik koncentracji) jest własnością CAT Polska sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie (dalej: „CAT Polska”), należącej do Grupy CAT, która świadczy usługi transportowe, jak też dodatkowe usługi, za pośrednictwem dwóch wyspecjalizowanych przedsiębiorstw - Vehicle Logistics i Cargo Logistics. Vehicle Logistics zajmuje się fizycznym i administracyjnym zarządzaniem przepływem nowych lub używanych pojazdów prywatnych, użytkowych, przemysłowych i rolniczych. Cargo Logistics zapewnia transport części samochodowych, komponentów i akcesoriów oraz towarów znajdujących zastosowanie poza sektorem motoryzacyjnym. W Polsce grupa ta posiada [tajemnica przedsiębiorstwa].

CAT Polska, do której należy Nabywana część mienia jest spółką zależną CAT SAS. Natomiast po dokonaniu koncentracji Nabywana część mienia CAT Polska będzie należała do Mostva.

Ostatecznie, po przeprowadzeniu koncentracji, [tajemnica przedsiębiorstwa].

W skład Nabywanej części mienia wchodzi [tajemnica przedsiębiorstwa].

Obrót Nabywanej części mienia wyniósł w Polsce w 2019 r. ok. [tajemnica przedsiębiorstwa] euro.

Opis i przyczyny koncentracji

Planowana koncentracja została zgłoszona w trybie art. 13 ust. 1 i ust. 2 pkt 4 ustawy o ochronie konkurencji i polega na nabyciu przez Mostva części mienia CAT Polska służącej do transportu pojazdów. Podstawę zgłoszenia stanowi Umowa Inwestycyjna z 22 listopada 2019 r. zawarta przez Mostva, CAT Polska, Mosolf SE & Co. KG, Cofital S.A. oraz Compagnie d'Affrètement et de Transport S.A.S.

Przyczyną koncentracji jest rozszerzenie przez Zgłaszającego prowadzonej przez niego działalności gospodarczej.

Rynki wspólne dla uczestników koncentracji

Działalność uczestników koncentracji pokrywa się na rynku świadczenia usług logistyki pojazdów gotowych (tj. na rynku usług FVL, z ang. *Finished Vehicle Logistics*).

Logistyka pojazdów gotowych obejmuje wszystkie czynności, takie jak zarządzanie przestrzenią składowania, obsługa w porcie, zarządzanie roszczeniami oraz przeglądy, które są realizowane od chwili, gdy pojazd opuści zakład produkcyjny aż do momentu, gdy dotrze do dealera. Inne czynności obejmują magazynowanie, modyfikacje poprodukcyjne i przeglądy poodbiorowe, które to czynności muszą zostać zrealizowane w odniesieniu do każdego pojazdu

przed jego ostatecznym przekazaniem odbiorcy końcowemu¹. Uczestnicy koncentracji i ich ankietowani konkurenci wskazywali, że w ramach usług FVL świadczą usługi transportowe, handligu (t.j. obsługi ładunku) i składowania, usługi celne oraz usługi techniczne (obejmujące m.in. naprawy, rejestracje, przeglądy, adaptacje, montaż akcesoriów), wobec czego zasadnym jest, tak jak to zostanie wyjaśnione poniżej, analizowanie ich łącznie jako jednej kompleksowej usługi.

Jak wskazuje Raport „Globalny Rynek Usług FVL 2019-2023” (ang. „*Global Finished Vehicles Logistics Market 2019-2023*”)² rynek usług FVL powiązany jest ściśle z rynkiem motoryzacyjnym, którego wartość dotychczas rosła. W latach 2016-2017 globalna sprzedaż pojazdów użytkowych wzrosła o ok. 6,3%, a dotychczasowe prognozy przewidywały, że równoległe z zauważalnym wzrostem i rozwojem branży motoryzacyjnej i rosnącą liczbą produkowanych i sprzedawanych pojazdów, rosnąć będzie też zapotrzebowanie na usługi transportu pojazdów gotowych od producentów do dealerów. Ze względu na wzrost popytu na wszelkiego rodzaju pojazdy, wielu producentów pojazdów koncentrowało się na tworzeniu i rozbudowie zakładów produkcyjnych na całym świecie, a rządy krajowe coraz częściej inwestowały w rozwój infrastruktury transportowej, obejmującej drogi, porty morskie i lotniska. Prognozowano, że działania te również będą prowadzić do dalszego wzrostu globalnego rynku usług FVL w analizowanym okresie³.

Jak wskazano w ww. Raporcie usługi FVL nie posiadają bezpośrednich substytutów. Chociaż niektórzy producenci pojazdów mogą organizować usługi logistyczne we własnym zakresie, to biorąc pod uwagę, że prowadzenie na własne potrzeby samodzielnej działalności w tym zakresie związane byłoby z koniecznością poniesienia wysokich nakładów kapitałowych, posiadania odpowiedniego know-how, a jednocześnie niemożliwe byłoby skorzystanie przez nich z efektu korzyści skali (możliwej do osiągnięcia przez wyspecjalizowane w zakresie transportu podmioty), takie rozwiązanie nie wydaje się preferowane.

Ankietowani przez Prezesa Urzędu uczestnicy rynku wskazali, że większość zamówień na rynku usług FVL zdobywana jest poprzez udział w przetargach organizowanych przez producentów pojazdów bądź ich spółki logistyczne, importerów czy grupy dealerskie, których siła jest rosnąca, albowiem posiadają one w swoim portfolio kilka marek samochodów. Umowy dot. transportu zawierane są na okres dwóch-trzech lat, przy czym, jak wskazują uczestnicy koncentracji, aktualne kontrakty są przedłużane np. o 12 miesięcy ze względu na spowodowane pandemią zakaz podróży w firmach, ryzyko zarażenia itp. Jak wyjaśnili uczestnicy koncentracji przetargi te są wieloetapowe, a ich warunki ustalane są przez producentów, a z reguły w ostatnich fazach przetargów pojawiają się sugestie ze strony producentów o oczekiwanych cenach – tzw. target prices. Wyjaśniali oni dalej, że nawet jeśli w przygotowanie przetargu na usługi transportowe, czy składowe zaangażowany jest podmiot krajowy (ang. *national sale forces*) lub firma doradcza, to i tak decyzje zapadają w centrali producenta na Europę. Główni odbiorcy usług FVL posiadają zorganizowany sposób przeprowadzania zamówień otwartych, obejmujący okresowe ogłaszanie przetargów i ich obsługę dla

¹ Raport „Globalny Rynek Usług FVL 2019-2023” (ang. „*Global Finished Vehicles Logistics Market 2019-2023*”), dalej jako: „Raport FVL”.

² Ibidem.

³ Ibidem.

dostawców. Zaproszenia do składania ofert na usługi FVL są zazwyczaj ogłaszane przez producentów pojazdów w terminie od 6 miesięcy do roku przed zakończeniem obowiązywania aktualnej umowy i mogą dotyczyć realizacji usług na obszarze kraju, regionu czy EOG.

Przetargi nie muszą jednak posiadać standardowego schematu. Jest to indywidualny proces każdego podmiotu, zazwyczaj organizowany przez dział zakupu lub logistyki. Zazwyczaj jednak występuje w formie kilku rund przetargowych, często poprzedzony jest tzw. badaniem rynku (ang. „*market study*” lub „*RFI – Request for Information*”). Z uwagi na bardzo dynamiczną sytuację rynkową procedury producentów/dystrybutorów podlegają nieustannym modyfikacjom i każde ich badanie rynku jest inne, odpowiadające aktualnym i przewidywanym potrzebom. Ponadto, jak wskazali ankietowani przedsiębiorcy, zamówienia na usługi FVL zdobywane są poprzez odnawianie zawartych już wcześniej umów, w drodze odpowiedzi na zapytania, z wolnej ręki, spotowym (wtedy okres umowy jest znacznie krótszy i dotyczy konkretnej ilości samochodów do przetransportowania, zazwyczaj jest to spowodowane potrzebą pozyskania dodatkowych zdolności transportowych na rynku w krótkim okresie czasu albo jest związane z celami sprzedażowymi na koniec miesiąca/kwartału/roku), w trybie ofertowym, w ramach krótkoterminowych uzgodnień, jak również w ramach współpracy i wymiany zleceń z konkurentami.

Ankietowani uczestnicy rynku świadczą usługi transportowe w przeważającej mierze korzystając z autotransporterów (w mniejszym zakresie z przyczep i ciągników siodłowych), które są albo ich własnością, bądź też są leasingowane. Niektórzy uczestnicy rynku, [*tajemnica przedsiębiorstwa*] w ogóle nie posiada własnych środków transportu i nie wykonują usług samodzielnie, lecz korzystają w tym zakresie wyłącznie z usług podwykonawców. Świadczy to o tym, że posiadanie własnej floty do transportu pojazdów nie jest niezbędne do wejścia na rynek FVL bądź też rozszerzenia prowadzonej już działalności na tym rynku, a nakłady inwestycyjne w tym zakresie nie stanowią znacznej bariery wejścia na rynek. Szczegółowe informacje przekazane Prezesowi Urzędu potwierdzają, iż można posiadać znaczącą pozycję rynkową, bez konieczności posiadania własnych środków transportu - wśród istotnych podmiotów obecnych na rynku FVL, jeden korzysta wyłącznie z własnej floty, jeden głównie z floty leasingowanej, a jeden wyłącznie z usług podwykonawców.

W ocenie części ankietowanych wejście na rynek FVL ograniczone jest barierami wynikającymi z konieczności posiadania m.in. licencji transportowych, ubezpieczeń, certyfikatów jakości, placów do składowania i wykwalifikowanych kierowców.

Z informacji zebranych w toku postępowania wynika ponadto, że rynek usług FVL charakteryzuje się tym, że usługi te są co najmniej częściowo zlecane zewnętrznym podmiotom. Różne podmioty w różnym zakresie korzystają z usług podwykonawców, lecz niemal każdy podmiot co najmniej częściowo, jeśli nie całkowicie korzysta z podwykonawców do świadczenia usług transportowych w ramach usług FVL. Ankietowani przedsiębiorcy przy świadczeniu usług współpracują z kilkoma, a nawet kilkuset podwykonawcami, korzystając z usług zarówno mniejszych podwykonawców, jak i swoich bezpośrednich konkurentów. Współpraca z konkurentami może polegać na wspomnianym wyżej przyjmowaniu od nich zleceń i wykonywaniu ich w ramach podwykonawstwa, bądź też wymiany zleceń.



Badanie rynku przeprowadzone w sprawie potwierdza, że głównymi klientami uczestników rynku (pod względem wartości zamówionych usług FVL) są podmioty, należące do motoryzacyjnych międzynarodowych grup kapitałowych, zlokalizowane na terytorium EOG.

Uzasadnienie określenia rynku usług FVL w aspekcie produktowym

Prezes Urzędu dotychczas nie analizował rynku usług FVL, natomiast Komisja Europejska (dalej: „Komisja”) w swojej praktyce decyzyjnej rozważała istnienie odrębnego (od rynku świadczenia generalnych usług przewozowych i logistycznych) rynku usług FVL⁴, ostatecznie uznając, że zasadne jest jego wyodrębnienie⁵. Komisja w swoich decyzjach nie przedstawiła dokładnej definicji rynku usług FVL, natomiast wskazała, że rynek ten wyróżnia się tym, iż dostawcy usług FVL są w stanie sprostać wielu wymaganiom producentów pojazdów na każdym etapie łańcucha dostaw pojazdów, świadczenie takich usług wymaga posiadania specjalistycznej wiedzy, a usługi te realizowane są przez wyspecjalizowane podmioty⁶, które posiadają odpowiedni sprzęt (specjalne wagony lub ciężarówki)⁷. Jak wskazano powyżej usługi FVL nie posiadają substytutów a specyficzne dla logistyki pojazdów gotowych czynności sprawiają, że różni się ona istotnie od logistyki innych towarów. W efekcie rynek ten, bez ewentualnego uprzedniego podziału na poszczególne usługi składające się na FVL, nie powinien być rozpatrywany łącznie z innymi usługami logistyki.

Możliwa segmentacja rynku usług FVL

- według poszczególnych usług wykonywanych w ramach usług FVL

Jak wskazano powyżej, z decyzji Komisji wynika, że rynek usług FVL obejmuje świadczenie różnego rodzaju usług związanych z transportem pojazdu od producenta do odbiorcy. Zaznaczenia jednak wymaga, iż Komisja w swoich dotychczasowych decyzjach analizowała udziały rynkowe na rynku usług FVL ogółem, bez podziału na czynności wykonywane w ramach tego rynku.

Podobnie Komisja analizuje zakres działalności w przypadku usług transportowych, definiując rynek transportu (ang. *freight forwarding market*) jako „organizację transportu dóbr (prawdopodobnie obejmującą takie usługi, jak odprawy celne, magazynowanie, usługi naziemne) w imieniu klientów i według ich potrzeb”⁸. W sprawie tej, dot. transportu morskiego, Komisja analizowała udziały rynkowe uczestników koncentracji na rynku transportu morskiego ogółem, bez podziału na różnego rodzaju czynności realizowane w ramach tego transportu.

Również Prezes Urzędu, w swojej decyzji dot. rynku usług transportowo-spedycyjno-logistycznych, analizował działalność uczestników koncentracji na rynku świadczenia tych usług ogółem, wskazując jednocześnie, że w ramach tego rynku świadczą oni różnego rodzaju

⁴Decyzje Komisji: M.4786 – Deutsche Bahn / Transfesa z 18 marca 2008 r., M.2411 – Autologic / TNT / Wallenius / CAT JV z 27 czerwca 2001 r., M.2722 – Autologic / TNT / Wallenius / Wilhelmssen / CAT JV z 25 lutego 2002 r.

⁵ Decyzja Komisji M.8881 – Berge /Gefco / JV z 11 grudnia 2018 r.

⁶ Ibidem.

⁷ Decyzja Komisji M.4786 – Deutsche Bahn / Transfesa z 18 marca 2008 r.

⁸ Decyzja Komisji M.8120 – Hapag-Lloyd / United Arab Shipping Company z 23 listopada 2016 r.

usługi, w tym: pełne zarządzanie łańcuchem dostaw, spedycję całopojazdową samochodową drobnicową, lotniczą, morską oraz obsługę celną⁹.

Jak wyjaśniono powyżej usługi FVL obejmują usługi: transportowe, handligu i składowania, celne i techniczne, jednakże to usługi transportowe stanowią zasadniczą usługę świadczoną przez uczestników koncentracji w ramach rynku FVL. Jak wynika z danych przedstawionych przez uczestników koncentracji Nabywana część mienia [*tajemnica przedsiębiorstwa*] swoich przychodów ze świadczenia usług FVL uzyskuje ze świadczenia usług transportowych – w 2018 r. ok. [*tajemnica przedsiębiorstwa*] %, a w 2019 r. – ok. [*tajemnica przedsiębiorstwa*] %. W przypadku Mostva, w latach 2018 i 2019 ok. [*tajemnica przedsiębiorstwa*] % jej przychodów ze świadczenia usług FVL pochodziło ze świadczenia usług transportowych.

[*Tajemnica przedsiębiorstwa*] udział usług transportowych w usługach FVL ogółem odnotowują najwięksi konkurenci uczestników koncentracji. W przypadku STS Logistic sp. z o.o. z siedzibą w Swarzędzu-Jasinie (dalej: „STS Logistic”) w latach 2018 i 2019 r. udział ten wyniósł ok. [*tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 1 załącznika do decyzji*] % i ok. [*tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 2 załącznika do decyzji*] %, w przypadku Adampol S.A. z siedzibą w Zaściankach (dalej: „Adampol”) ok. [*tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 3 załącznika do decyzji*] % i [*tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 4 załącznika do decyzji*] %.

Dlatego też w niniejszej sprawie Prezes Urzędu uznał za zasadne uwzględnienie w analizie, oprócz rynku usług FVL, pozycji uczestników koncentracji w zakresie usług transportu pojazdów.

- według rodzaju transportu

Komisja rozważała dalszą segmentację rynku usług FVL w oparciu o rodzaj transportu (kolejowy, drogowy, morski), jednocześnie zwracając uwagę na częściową substytucyjność pomiędzy ww. różnymi środkami transportu¹⁰. Jednak w żadnej z ww. spraw nie zachodziła konieczność ostatecznego przesądzenia o tym, czy dalsza segmentacja rynku usług FVL jest konieczna.

W niniejszej sprawie również nie zachodzi konieczność rozstrzygnięcia o zasadności dalszej segmentacji rynku usług FVL wg rodzaju transportu, albowiem działalność uczestników koncentracji pokrywa się wyłącznie w zakresie transportu drogowego.

- według rodzaju transportowanego pojazdu

Komisja rozważała dalszą segmentację rynku usług FVL w oparciu o rodzaj transportowanego pojazdu, gdzie lekkie samochody dostawcze i pojazdy osobowe należałyby do innego segmentu niż pojazdy ciężkie, jednak w żadnej z rozpatrywanych spraw nie zachodziła konieczność ostatecznego przesądzenia o tym, czy dalsza segmentacja rynku FVL jest konieczna¹¹.

⁹ Decyzja Prezesa Urzędu nr DKK - 59/2014 z 13 maja 2014 r. (KI Chemistry S.à.r.l./ Ciech S.A.).

¹⁰ Decyzje Komisji: M.8881 – Berge / Gefco / JV z 11 grudnia 2018 r., M.2411 – Autologic / TNT / Wallenius / CAT JV z 27 czerwca 2001 r., M.2722 – Autologic / TNT / Wallenius / Wilhelmsen / CAT JV z 25 lutego 2002 r. oraz M.4786 – Deutsche Bahn / Transfesa z 18 marca 2008 r.

¹¹ Decyzje Komisji: M.8881 – Berge / Gefco / JV z 11 grudnia 2018 r., M.2411 – Autologic / TNT / Wallenius / CAT JV z 27 czerwca 2001 r., M.2722 – Autologic / TNT / Wallenius / Wilhelmsen / CAT JV z 25 lutego 2002 r. oraz M.4786 – Deutsche Bahn / Transfesa z 18 marca 2008 r.

Natomiast wyniki badania rynku przeprowadzonego przez Prezesa Urzędu dają podstawy do dalszej segmentacji rynku usług FVL na usługi świadczone w odniesieniu do pojazdów osobowych i lekkich użytkowych oraz na usługi świadczone w odniesieniu do pojazdów ciężarowych i specjalistycznych – np. maszyn rolniczych i sprzętu budowlanego. Podział ten, w ocenie ankietowanych przedsiębiorców, uzasadniony jest m.in. z uwagi na fakt, iż: pojazdy te ze względu na różną wagę i wymiary przewożone są różnymi środkami transportu, o różnej zabudowie i sposobie zabezpieczenia ładunku. Koszty transportu samochodów ciężarowych i specjalistycznych są większe ze względu na m.in. większy koszt zakupu/leasingu autotransporterów służących do ich przewozu, koszty uzyskania ewentualnych dodatkowych pozwoleń na przewóz pojazdów o większych gabarytach, koszt składowania większych pojazdów i większe spalanie paliwa.

Jednocześnie należy zwrócić uwagę, że zgodnie z informacjami przekazanymi przez Zgłaszającego działalność uczestników koncentracji pokrywa się przede wszystkim w segmencie usług FVL w odniesieniu do [tajemnica przedsiębiorstwa]. W 2018 i 2019 r. na terytorium Polski ok. [tajemnica przedsiębiorstwa] % (zarówno wg wielkości, jak i wartości sprzedaży) przetransportowanych przez Nabywaną część mienia i Mostva pojazdów stanowiły pojazdy [tajemnica przedsiębiorstwa]. Należy też wskazać, że w Polsce Mostva [tajemnica przedsiębiorstwa]. Natomiast na terytorium EOG, poza Polską, działalność uczestników koncentracji [tajemnica przedsiębiorstwa].

- według stanu transportowanego pojazdu

Prezes Urzędu rozważał w niniejszej sprawie dalszą segmentację rynku usług FVL na usługi świadczone odrębnie w odniesieniu do pojazdów nowych i używanych.

Według Zgłaszającego taka segmentacja nie jest uzasadniona, a rynek a usług FVL powinien obejmować usługi związane zarówno z pojazdami nowymi, jak i używanymi, ponieważ działalność ta jest dokładnie taka sama w odniesieniu do pojazdów nowych, jak i używanych. Zarówno nowe, jak i używane pojazdy są bowiem: (i) transportowane za granicę, jak i przywożone do danego kraju od dealera do innego dealera/klienta przy użyciu tych samych środków transportu, (ii) ubezpieczane, (iii) magazynowane (składowane) na tym samym placu logistycznym (magazynie), (iv) obsługiwane/serwisowane i (v) wydawane klientom.

Jak dalej argumentuje Zgłaszający również wartość usług FVL nie jest zależna od wartości przewożonego pojazdu (np. używanego bądź nowego). W wielu przypadkach usługa FVL jest świadczona dla tych samych klientów (np. dealerzy mogą sprzedawać samochody nowe i używane i wymagają usług transportowych w odniesieniu do obu kategorii pojazdów). Również nowe pojazdy, które zostały zakupione przez dealerów i są przechowywane na stanie do dalszej odsprzedaży (tj. które nie zostały zakupione od producenta na konkretne zamówienie klienta) są klasyfikowane jako pojazdy używane. We wszystkich tych przypadkach dealerzy potrzebują i otrzymują tę samą usługę FVL.

Badanie rynku przeprowadzone przez Prezesa Urzędu nie potwierdziło konieczności dokonywania segmentacji usług FVL na usługi świadczone w odniesieniu do pojazdów nowych

i używanych. Żaden z konkurentów uczestników koncentracji nie wskazał, aby podział taki był zasadny.

Jednocześnie należy zwrócić uwagę, że zgodnie z informacjami przekazanymi przez Zgłaszającego działalność uczestników koncentracji pokrywa się przede wszystkim w segmencie usług FVL w odniesieniu do pojazdów [tajemnica przedsiębiorstwa]. Na terytorium Polski ponad [tajemnica przedsiębiorstwa] % (zarówno wg wielkości, jak i wartości sprzedaży) przetransportowanych w 2018 i 2019 r. przez Nabywaną część mienia i Mostva pojazdów stanowiły pojazdy [tajemnica przedsiębiorstwa]. Natomiast na terytorium EOG, poza Polską, działalność uczestników koncentracji [tajemnica przedsiębiorstwa].

Uzasadnienie określenia rynku usług FVL w aspekcie geograficznym

Drugim niezbędnym elementem rynku właściwego jest jego wymiar geograficzny, co przesądza o konieczności wskazania obszaru, na którym warunki konkurencji, dla określonego rynku produktowego, są zbliżone.

Jeżeli chodzi o określenie rynku geograficznego dla usług FVL (i jego potencjalnych segmentów), to Komisja rozważała w swojej praktyce decyzyjnej, czy rynek ten ma zasięg krajowy czy też EOG¹². Jednakże w żadnej z tych spraw nie rozstrzygnęła ostatecznie tej kwestii¹³.

Za przyjęciem przez Komisję węższej definicji rynku geograficznego w swoich wcześniejszych decyzjach przemawiało to, że w ówczesnej sytuacji rynkowej klienci zwracali się do dostawców usług FVL zlokalizowanych we własnym kraju ze względu na ich lokalne doświadczenie, znajomość lokalnych rynków, lokalną własność aktywów i infrastruktury sieciowej. Jak wskazała Komisja, z tych powodów, a także dlatego, że wielkość sprzedaży może się różnić w zależności od kraju, producenci samochodów organizują dystrybucję na poziomie państw członkowskich¹⁴.

Wyniki badania rynku przeprowadzonego przez Komisję w najnowszej sprawie dot. usług FVL co do zasady potwierdzały pogląd, że rynek właściwy geograficznie powinien zostać ograniczony do obszaru kraju (Hiszpanii), przy czym należałoby dokonać rozróżnienia pomiędzy ruchem tylko krajowym, a ruchem transgranicznym. Jednakże i w tej sprawie nie zachodziła konieczność rozstrzygnięcia definicji rynku geograficznego¹⁵.

Zdaniem Zgłaszającego rynek usług FVL obejmuje swoim zasięgiem terytorium EOG, ponieważ wszyscy główni uczestnicy rynku, w tym uczestnicy koncentracji, prowadzą działalność w całej Europie i są w stanie świadczyć usługi na rzecz każdego klienta w Europie - np. Mostva i Nabywana część mienia byłyby w stanie świadczyć usługi FVL na rzecz klienta z siedzibą np. we Francji w celu przemieszczenia pojazdów do Niemiec lub Włoch. W praktyce Mostva osiąga ok. połowę swoich obrotów poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Ponadto

¹²Ibidem.

¹³ Ibidem.

¹⁴ Decyzje Komisji: M.2411 – Autologic / TNT / Wallenius / CAT JV z 27 czerwca 2001 r., M.2722 – Autologic / TNT / Wallenius / Wilhelmsen / CAT JV z 25 lutego 2002 r.

¹⁵ Decyzja Komisji: M.8881 – Berge / Gefco / JV z 11 grudnia 2018 r.

wszystkie główne umowy są przedmiotem przetargów w całej UE i nie istnieją żadne bariery regionalne, ani krajowe dotyczące wejścia na rynek EOG.

Odpowiedzi przekazane Prezesowi Urzędu przez ankietowanych konkurentów uczestników koncentracji wskazują, że rynek ten powinien być analizowany zarówno na poziomie krajowym, jak i EOG. Za szerszym ujęciem rynku (tj. jako EOG), w ocenie ankietowanych, przemawia to, iż większość fabryk produkujących pojazdy osobowe oraz lekkie dostawcze, które są sprzedawane w Polsce, zlokalizowana jest poza granicami – w EOG, a także w Stanach Zjednoczonych oraz Azji, zaś większość pojazdów wyprodukowanych w Polsce jest przeznaczona do sprzedaży na rynkach zagranicznych. Zdecydowana większość kontaktów handlowych, kontraktowych oraz operacyjnych opiera się o współpracę z centralnymi zespołami koncernów, które formułują wymagania i sprawują nadzór zarówno nad logistyką międzynarodową, jak i lokalną. Za szerszym ujęciem rynku może przemawiać również okoliczność, iż (jak wskazała większość ankietowanych) powszechne na rynku FVL są przetargi organizowane przez producentów na usługi świadczone w EOG.

Natomiast na możliwość węższego ujęcia rynku (tj. jako krajowego) zdają się wskazywać wyjaśnienia ankietowanych uczestników rynku, że część przetargów, których przedmiotem są usługi FVL, organizowana jest przez producentów pojazdów przy wsparciu ich krajowych przedstawicieli, którzy zamawiają usługi mające być realizowane na obszarze tego kraju. Niektórzy ankietowani wskazywali także na istnienie barier ograniczających możliwość świadczenia usług transportowych poza Polską, wynikających m.in. z przepisów o kabotażu ograniczających możliwość świadczenia usług na terenie jednego kraju UE przez podmiot zarejestrowany w innym kraju UE lub poza UE. W przypadku wykonywania transportów kabotażowych wymagane są dodatkowe ubezpieczenia przewoźnika. Kolejnymi barierami wskazywanymi przez ankietowanych są regulacje o minimalnej płacy w danym kraju UE, konieczność uzyskania dodatkowego ubezpieczenia i zdobycia licencji unijnej na transport drogowy, niewystarczająca liczba wykwalifikowanych kierowców na rynku EOG oraz pracowników legitymujących się właściwymi kompetencjami, a także bariery wynikające z tzw. pakietu mobilności z 15 lipca 2020 r., czyli trzech aktów prawnych regulujących zasady transportu drogowego w UE¹⁶. Pakiet ten m.in. ustanawia obowiązek powrotów kierowców do miejsca zamieszkania co 4 tygodnie lub do centrum operacyjnego przedsiębiorcy co 3 tygodnie i rozpoczęcie urlopu tygodniowego, powrót każdego pojazdu do centrum operacyjnego firmy w kraju siedziby raz na co najmniej 8 tygodni, ogranicza możliwość kabotażu do maksymalnie 3 operacji w ciągu 7 dni, ustanawia obowiązek wpisu kraju w tachografie po przekroczeniu

¹⁶ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1054 z dnia 15 lipca 2020 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 w odniesieniu do minimalnych wymogów dotyczących maksymalnego dziennego i tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu, minimalnych przerw oraz dziennego i tygodniowego okresu odpoczynku oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 165/2014 w odniesieniu do określania położenia za pomocą tachografów,

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1055 z dnia 15 lipca 2020 r. zmieniające rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, (WE) nr 1072/2009 i (UE) nr 1024/2012 w celu dostosowania ich do zmian w transporcie drogowym,

Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1057 z dnia 15 lipca 2020 r. ustanawiająca przepisy szczególne w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE dotyczące delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego oraz zmieniająca dyrektywę 2006/22/WE w odniesieniu do wymogów w zakresie egzekwowania przepisów oraz rozporządzenie (UE) nr 1024/2012.

granicy (tylko w UE) i wprowadza łatwiejsze kontrola płacy minimalnej, kabotażu oraz powrotów kierowców i pojazdów.

Natomiast w ocenie uczestników koncentracji bariery takie nie istnieją. W szczególności, unijne Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiające wspólne zasady dostępu do rynku dla międzynarodowych przewozów drogowych rzeczy w sprawie transportu drogowego stosuje się w ten sam sposób do każdego kraju w EOG, w tym do Polski. Wykonywanie działalności przewoźnika podlega jedynie warunkowi zdolności przewozowej (w zakresie zarządzania działalnością transportową i zdolności finansowej) oraz warunkowi uczciwości zawodowej (brak wykroczeń i braku zakazu wykonywania zawodu). Obowiązek rejestracji w Rejestrze Przewoźników nie stanowi bariery. Konieczne jest jedynie przedstawienie dowodu posiadania zdolności zawodowych, co jest możliwe poprzez oparcie się na kwalifikacjach uzyskanych w innym państwie członkowskim. Zgłaszający wskazał ponadto, że nie jest konieczne posiadanie środków produkcji lub środków transportu, ponieważ mogą być one wynajmowane. Do wejścia na rynek FVL nie jest wymagana znaczna ilość aktywów; posiadanie kilku transporterów samochodowych lub znacznej powierzchni magazynowej może wystarczyć do uzyskania zamówień. Wreszcie, dostawca usług może nie wykonywać usług transportowych i/lub przygotowawczych samodzielnie, lecz korzystać z wyspecjalizowanych podwykonawców.

W toku badania rynku Prezes Urzędu zebrał dane od uczestników rynku dotyczące odległości, na jakie transportowali oni pojazdy w latach 2018-2019. Przedsiębiorcy zostali poproszeni o wskazanie liczby przewożonych pojazdów dla poszczególnych przedziałów odległości. Ponieważ część respondentów nie była w stanie wskazać odległości, na które przewoziła pojazdy, ostatecznie uwzględniono odpowiedzi 10 przedsiębiorców, odpowiadających za ok. 96% liczby przewiezionych pojazdów. Poniższa tabela przedstawia rozkład odległości, na które w latach 2018 i 2019 transportowane były przez badanych przedsiębiorców pojazdy lekkie nowe i używane. Są to najliczniejsze kategorie, w których uczestnicy koncentracji konkurują ze sobą.

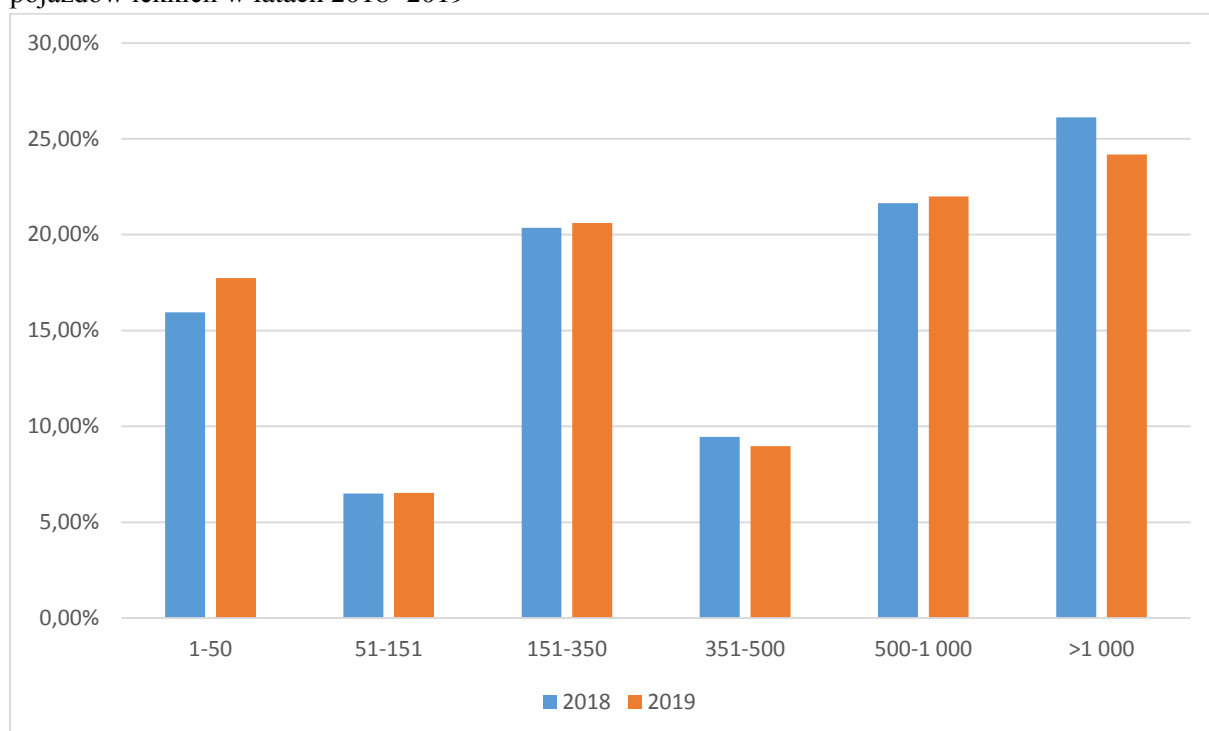
Tabela nr 1: Rozkład odległości, na które wykonywane były usługi transportowe w odniesieniu do pojazdów lekkich w latach 2018-2019

2018	1-50	51-151	151-350	351-500	500-1 000	>1 000
Rynek	15,94%	6,49%	20,36%	9,45%	21,64%	26,11%
Nabywana część mienia	3,11%	16,10%	20,90%	12,07%	23,30%	24,52%
Mostva	1,05%	15,03%	36,81%	12,09%	18,51%	17,12%

2019	1-50	51-151	151-350	351-500	500-1 000	>1 000
Rynek	17,74%	6,53%	20,60%	8,96%	21,99%	24,18%
Nabywana część mienia	5,22%	19,39%	21,74%	10,68%	20,89%	22,08%
Mostva	0,81%	14,27%	36,72%	12,44%	18,51%	17,24%

Źródło: Opracowanie własne Prezesa Urzędu na podstawie danych zgromadzonych podczas badania rynku

Wykres nr 1: Rozkład odległości, na które wykonywane były usługi transportowe w odniesieniu do pojazdów lekkich w latach 2018 -2019



Źródło: Opracowanie własne Prezesa Urzędu na podstawie danych zgromadzonych podczas badania rynku

Zgodnie z danymi przedstawionymi w powyższej tabeli, w latach 2018-2019 najczęściej pojazdów osobowych i lekkich przez ankietowanych uczestników rynku zostało przetransportowanych na odległość mieszczącą się w przedziale 1000 km i więcej, a więc na odległość wykraczającą poza terytorium RP. Na taką odległość ankietowani przedsiębiorcy przetransportowali w latach 2018-2019 ok. 26,1% i ok. 24,2% pojazdów. Kolejnym przedziałem odległości pod względem ilości przetransportowanych samochodów jest przedział 500-1000 km, a więc przedział obejmujący również trasy prawdopodobnie przekraczające granice RP¹⁷. W tym przedziale ankietowani przedsiębiorcy przetransportowali w latach 2018-2019 ok. 21,6% i 22% pojazdów. Jedynie nieznacznie mniej pojazdów zostało przetransportowanych na obejmującą prawdopodobnie trasy wewnątrz krajowe odległość 151-350 km – ok. 20,4% i ok. 20,6% pojazdów. Najmniej pojazdów zostało przez nich przetransportowanych na odległość 51-151 km (w latach 2018-2019 po ok. 6,5% pojazdów) oraz 351-500 km (w latach 2018-2019 po ok. 9% pojazdów).

Zebrane dane pozwalają na przyjęcie, iż zasadne jest analizowanie sytuacji na rynku zarówno w aspekcie krajowym, jak i w odniesieniu do terytorium obejmującego EOG. Zauważyć należy bowiem, że na odległości sugerujące trasy wewnątrz kraju (do 350 km) transportowano w 2019 r. ok. 44,9% pojazdów, zaś na odległości sugerujące transport przekraczający granice (powyżej 500km) ok. 46,2% pojazdów. Oznacza to, że dla podmiotów wykonujących usługi FVL istotne są zamówienia dotyczące rynku krajowego, jak i europejskiego.

¹⁷ Dla przykładu: odległość pomiędzy Warszawą a przejściem granicznym Frankfurt Słubice to około 480 km.

Tym samym istotne dla oceny koncentracji będzie zarówno przeanalizowanie zmian do jakich dojdzie na rynku krajowym jak i europejskim, albowiem ilości przetransportowanych pojazdów nie różnią się znacznie ani pomiędzy skrajnymi przedziałami, albowiem na odległość 1-50 km zostało przewiezionych w latach 2018-2019 ok. 15,8% i ok. 17,7% pojazdów, zaś na odległość ponad 1000 km ok. 26,3% i ok. 24,3% pojazdów. Jedynie w dwóch przedziałach z sześciu ilości przewiezionych pojazdów są znacznie niższe (tj. w przedziałach 51-151 km i 351-500 km), ale taki rozkład przewozów nie stanowi podstawy do przesądzenia o zasięgu geograficznym omawianego rynku.

Pozycja rynkowa uczestników koncentracji w krajowym rynku usług FVL

Z danych zgromadzonych w toku postępowania antymonopolowego wynika, że łączny udział uczestników koncentracji w krajowym rynku usług FVL ogółem kształtował się w latach 2018-2019 r. na poziomie ok. [tajemnica przedsiębiorstwa] %, biorąc pod uwagę wartość sprzedaży.

Tabela nr 2: Udział (w %) uczestników koncentracji i ich konkurentów w krajowym rynku usług FVL

	wg wartości sprzedaży	
	2018	2019
Mostva	[tajemnica przedsiębiorstwa]	[tajemnica przedsiębiorstwa]
Nabywana część mienia	[tajemnica przedsiębiorstwa]	[tajemnica przedsiębiorstwa]
Łącznie	[tajemnica przedsiębiorstwa]	[tajemnica przedsiębiorstwa]
STS Logistic	[tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 5 załącznika do decyzji]	[tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 6 załącznika do decyzji]
Adampol	[tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 7 załącznika do decyzji]	[tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 8 załącznika do decyzji]
GK Retos/Transpoland¹⁸	[tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 9 załącznika do decyzji]	[tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 10 załącznika do decyzji]
Bertani¹⁹	[tajemnica przedsiębiorstwa]	[tajemnica przedsiębiorstwa]

¹⁸ Grupa kapitałowa obejmująca Transpoland sp. z o.o. z siedzibą w Skoczowie i Retos Czapka sp. j. z siedzibą w Skoczowie, dalej: „GK Retos/Transpoland”.

¹⁹ Bertani Poland sp. z o.o. z siedzibą w Bieruniu, dalej: „Bertani”.

	– pkt 11 załącznika do decyzji]	– pkt 12 załącznika do decyzji]
--	---------------------------------------	---------------------------------------

Źródło: Opracowanie własne Prezesa Urzędu na podstawie danych zgromadzonych podczas badania rynku

Pozycja uczestników koncentracji w zakresie usług transportu pojazdów gotowych na terenie Polski

Jak wskazano wcześniej uczestnicy koncentracji i ich konkurenci w ramach usług FVL świadczą różnego rodzaju usługi (transport, handling i składowanie, usługi celne oraz usługi techniczne), lecz ich oferta usług zawsze obejmuje co najmniej usługę transportu, która ponadto stanowi dla większości ankietowanych największy segment oferowanych przez nich usług FVL. Z tego względu, dodatkowo, poniżej przedstawiono również pozycję uczestników koncentracji i ich konkurentów w zakresie krajowych usług transportu pojazdów gotowych.

Tabela nr 3: Udział (w %) uczestników koncentracji i ich konkurentów w usługach transportu pojazdów gotowych na terenie Polski

	2018		2019	
	wg wielkości sprzedaży	wg wartości sprzedaży	wg wielkości sprzedaży	wg wartości sprzedaży
	pojazdy ogółem			
Mostva	[tajemnica przedsiębiorstwa]	[tajemnica przedsiębiorstwa]	[tajemnica przedsiębiorstwa]	[tajemnica przedsiębiorstwa]
Nabywana część mienia	[tajemnica przedsiębiorstwa]	[tajemnica przedsiębiorstwa]	[tajemnica przedsiębiorstwa]	[tajemnica przedsiębiorstwa]
Łącznie	[tajemnica przedsiębiorstwa]	[tajemnica przedsiębiorstwa]	[tajemnica przedsiębiorstwa]	[tajemnica przedsiębiorstwa]
STS Logistic	[tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 13 załącznika do decyzji]	[tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 14 załącznika do decyzji]	[tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 15 załącznika do decyzji]	[tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 16 załącznika do decyzji]
Adampol	[tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 17 załącznika do decyzji]	[tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 18 załącznika do decyzji]	[tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 19 załącznika do decyzji]	[tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 20 załącznika do decyzji]
GK Retos/Transpoland	[tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 21 załącznika do decyzji]	[tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 22 załącznika do decyzji]	[tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 23 załącznika do decyzji]	[tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 24 załącznika do decyzji]
Bertani	[tajemnica przedsiębiorstwa]	[tajemnica przedsiębiorstwa]	[tajemnica przedsiębiorstwa]	[tajemnica przedsiębiorstwa]

	– pkt 25 załącznika do decyzji]	– pkt 26 załącznika do decyzji]	– pkt 27 załącznika do decyzji]	– pkt 28 załącznika do decyzji]
	pojazdy osobowe i lekkie dostawcze			
Mostva	[tajemnica przedsiębiorstwa]	[tajemnica przedsiębiorstwa]	[tajemnica przedsiębiorstwa]	[tajemnica przedsiębiorstwa]
Nabywana część mienia	[tajemnica przedsiębiorstwa]	[tajemnica przedsiębiorstwa]	[tajemnica przedsiębiorstwa]	[tajemnica przedsiębiorstwa]
Łącznie	[tajemnica przedsiębiorstwa]	[tajemnica przedsiębiorstwa]	[tajemnica przedsiębiorstwa]	[tajemnica przedsiębiorstwa]
STS Logistic	[tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 29 załącznika do decyzji]	[tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 30 załącznika do decyzji]	[tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 31 załącznika do decyzji]	[tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 32 załącznika do decyzji]
Adampol	[tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 33 załącznika do decyzji]	[tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 34 załącznika do decyzji]	[tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 35 załącznika do decyzji]	[tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 36 załącznika do decyzji]
GK Retos/Transpoland	[tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 37 załącznika do decyzji]	[tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 38 załącznika do decyzji]	[tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 39 załącznika do decyzji]	[tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 40 załącznika do decyzji]
Bertani	[tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 41 załącznika do decyzji]	[tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 42 załącznika do decyzji]	[tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 43 załącznika do decyzji]	[tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 44 załącznika do decyzji]
	pojazdy ciężarowe			
Mostva	[tajemnica przedsiębiorstwa]	[tajemnica przedsiębiorstwa]	[tajemnica przedsiębiorstwa]	[tajemnica przedsiębiorstwa]
Nabywana część mienia	[tajemnica przedsiębiorstwa]	[tajemnica przedsiębiorstwa]	[tajemnica przedsiębiorstwa]	[tajemnica przedsiębiorstwa]
Łącznie	[tajemnica przedsiębiorstwa]	[tajemnica przedsiębiorstwa]	[tajemnica przedsiębiorstwa]	[tajemnica przedsiębiorstwa]
GK Retos/Transpoland	tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 45 załącznika do decyzji]	[tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 46 załącznika do decyzji]	[tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 47 załącznika do decyzji]	[tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 48 załącznika do decyzji]
BLG Auto Terminal²⁰	[tajemnica przedsiębiorstwa]	[tajemnica przedsiębiorstwa]	[tajemnica przedsiębiorstwa]	[tajemnica przedsiębiorstwa]

²⁰ BLG AutoTerminal Gdańsk sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku, dalej: „BLG Auto Terminal”.

	– pkt 49 załącznika do decyzji]	– pkt 50 załącznika do decyzji]	– pkt 51 załącznika do decyzji]	– pkt 52 załącznika do decyzji]
Wega²¹	[tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 53 załącznika do decyzji]	[tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 54 załącznika do decyzji]	[tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 55 załącznika do decyzji]	[tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 56 załącznika do decyzji]

Zródło: Opracowanie własne Prezesa Urzędu na podstawie danych zgromadzonych podczas badania rynku

Pozycja rynkowa uczestników koncentracji w rynku usług FVL w EOG

Zgodnie z informacjami przekazanymi przez uczestników koncentracji ich łączny udział w rynku usług FVL w EOG wyniósł w 2019 r. ok. [tajemnica przedsiębiorstwa] % wg ilości sprzedaży. Łączny udział uczestników koncentracji wg wartości sprzedaży nie powinien odbiegać od ww. udziału.

Zgłaszający, jako głównych swoich konkurentów na rynku EOG wskazał Rhenus SE & Co. KG z siedzibą w Niemczech z udziałem ok. 28%, GEFCO Group z siedzibą we Francji z udziałem ok. 25%, BLG Logistics Group AG & Co KG z siedzibą w Niemczech z udziałem ok. 6% oraz ARS Altmann AG z siedzibą w Niemczech z udziałem ok. 2%.

W ocenie Prezesa Urzędu, biorąc pod uwagę, że działalność uczestników koncentracji polega zasadniczo na usługach transportu, ich udział w rynku usług FVL w EOG nie będzie większy niż oszacowany poniżej ich udział w zakresie usług transportu pojazdów gotowych w EOG.

Pozycja uczestników koncentracji w zakresie usług transportu pojazdów gotowych w EOG

W ramach badania rynku Prezes Urzędu uzyskał od konkurentów uczestników koncentracji dane m.in. o wartości i wielkości świadczonych przez nich usług transportu pojazdów gotowych. Zaznaczenia wymaga, iż dane te zostały uzyskane wyłącznie od krajowych podmiotów, zatem nie obejmują one szczegółowych informacji o działalności całych grup kapitałowych, do których należą ankietowani przedsiębiorcy. Przedstawione poniżej dane dot. zatem działalności podmiotów krajowych.

Tabela nr 4: Udział (w %) uczestników koncentracji i ich konkurentów w usługach transportu pojazdów gotowych w EOG

	2018		2019	
	wg wielkości sprzedaży	wg wartości sprzedaży	wg wielkości sprzedaży	wg wartości sprzedaży
pojazdy ogółem				
Mostva²²	[tajemnica przedsiębiorstwa]	[tajemnica przedsiębiorstwa]	[tajemnica przedsiębiorstwa]	[tajemnica przedsiębiorstwa]

²¹ P.W. Wega sp. z o.o. z siedzibą w Wieluniu, dalej: „Wega”.

²² Dane w tej tabeli dot. wyłącznie Mostva, bez uwzględnienia podmiotów współkontrolujących.

Nabywana część mienia	[tajemnica przedsiębiorstwa]	[tajemnica przedsiębiorstwa]	[tajemnica przedsiębiorstwa]	[tajemnica przedsiębiorstwa]
Łącznie	[tajemnica przedsiębiorstwa]	[tajemnica przedsiębiorstwa]	[tajemnica przedsiębiorstwa]	[tajemnica przedsiębiorstwa]
Adampol	[tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 57 załącznika do decyzji]	[tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 58 załącznika do decyzji]	[tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 59 załącznika do decyzji]	[tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 60 załącznika do decyzji]
STS Logistic	[tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 61 załącznika do decyzji]	[tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 62 załącznika do decyzji]	[tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 63 załącznika do decyzji]	[tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 64 załącznika do decyzji]
Wega	[tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 65 załącznika do decyzji]	[tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 66 załącznika do decyzji]	[tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 67 załącznika do decyzji]	[tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 68 załącznika do decyzji]
pojazdy osobowe i lekkie dostawcze				
Mostva	[tajemnica przedsiębiorstwa]	[tajemnica przedsiębiorstwa]	[tajemnica przedsiębiorstwa]	[tajemnica przedsiębiorstwa]
Nabywana część mienia	[tajemnica przedsiębiorstwa]	[tajemnica przedsiębiorstwa]	[tajemnica przedsiębiorstwa]	[tajemnica przedsiębiorstwa]
Łącznie	[tajemnica przedsiębiorstwa]	[tajemnica przedsiębiorstwa]	[tajemnica przedsiębiorstwa]	[tajemnica przedsiębiorstwa]
Adampol	[tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 69 załącznika do decyzji]	[tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 70 załącznika do decyzji]	[tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 71 załącznika do decyzji]	[tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 72 załącznika do decyzji]
STS Logistic	[tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 73 załącznika do decyzji]	[tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 74 załącznika do decyzji]	[tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 75 załącznika do decyzji]	[tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 76 załącznika do decyzji]
Wega	[tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 77 załącznika do decyzji]	[tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 78 załącznika do decyzji]	[tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 79 załącznika do decyzji]	[tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 80 załącznika do decyzji]
pojazdy ciężarowe [tajemnica przedsiębiorstwa]				

Źródło: Opracowanie własne Prezesa Urzędu na podstawie danych zgromadzonych podczas badania rynku

Natomiast opierając się na publicznie dostępnych danych o rejestracji nowych pojazdów osobowych w krajach UE oraz EFTA w 2018 i 2019 r.²³ oraz na informacjach o wielkości sprzedaży usług transportowych tych pojazdów dokonanej przez uczestników koncentracji i ich konkurentów, można oszacować udział uczestników koncentracji i ich konkurentów w usługach transportu nowych gotowych pojazdów osobowych w EOG.

Tabela nr 5: Udział (w %) uczestników koncentracji i ich konkurentów w usługach transportu nowych pojazdów osobowych w EOG

	2018	2019
	wg wielkości sprzedaży	wg wielkości sprzedaży
Mostva	[tajemnica przedsiębiorstwa]	[tajemnica przedsiębiorstwa]
Nabywana część mienia	[tajemnica przedsiębiorstwa]	[tajemnica przedsiębiorstwa]
Łącznie	[tajemnica przedsiębiorstwa]	[tajemnica przedsiębiorstwa]
STS Logistic	[tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 81 załącznika do decyzji]	[tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 82 załącznika do decyzji]
Adampol	[tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 83 załącznika do decyzji]	[tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 84 załącznika do decyzji]
Gefco	[tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 85 załącznika do decyzji]	[tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 86 załącznika do decyzji]

Źródło: Opracowanie własne Prezesa Urzędu na podstawie danych zgromadzonych podczas badania rynku

Uwzględniając podmioty współkontrolujące Mostva udział uczestników koncentracji wyniósłby w 2018 r. ok. [tajemnica przedsiębiorstwa] % (w tym udział Mostva i podmiotów ją współkontrolujących – ok. [tajemnica przedsiębiorstwa] %, zaś udział Nabywanej części mienia – ok. [tajemnica przedsiębiorstwa] %), zaś w 2019 r. ok. [tajemnica przedsiębiorstwa] % (w tym w tym udział Mostva i podmiotów ją współkontrolujących – ok. [tajemnica przedsiębiorstwa] %, zaś udział Nabywanej części mienia – ok. [tajemnica przedsiębiorstwa] %).

Należy jednakże wskazać, że liczba rejestracji nowych pojazdów osobowych (przyjęta za podstawę do ustalenia ww. udziałów) prawdopodobnie jest niższa niż liczba przetransportowanych pojazdów. Uznanie bowiem, iż liczba nowo zarejestrowanych pojazdów jest tożsama z liczbą przetransportowanych pojazdów zakłada, że każdy nowo rejestrowany pojazd przewożony jest tylko raz, gdy w rzeczywistości może być on transportowany więcej razy. Ponadto, dane te nie uwzględniają pojazdów, które nie będą miały nowych rejestracji (np. ze względu na ich przeznaczenie na eksport poza EOG).

W związku z powyższym należy uznać, że skoro udziały uczestników koncentracji oszacowane w tak ostrożnościowy sposób kształtują się poniżej 20% przypuszczać należy, że ich rzeczywiste udziały w zakresie transportu nowych pojazdów osobowych w EOG są istotnie od nich mniejsze.

²³ https://www.acea.be/uploads/press_releases_files/20200116_PRPC_1912_FINAL.pdf.

Rynki właściwe, na które koncentracja wywiera wpływ

Stosownie do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2014 r. w sprawie zgłoszenia zamiaru koncentracji przedsiębiorców (Dz. U. z 2018 r., poz. 367):

- a) rynkiem właściwym, na który koncentracja wywiera wpływ w układzie **horyzontalnym**, jest każdy rynek produktowy, na którym zaangażowani są co najmniej dwaj przedsiębiorcy uczestniczący w koncentracji (rynki wspólne) i gdzie koncentracja prowadzi do uzyskania łącznego udziału w rynku geograficznym w wysokości większej niż 20%,
- b) rynkiem właściwym, na który koncentracja wywiera wpływ w układzie **wertykalnym**, jest każdy rynek właściwy, jeżeli działa na nim co najmniej jeden przedsiębiorca uczestniczący w koncentracji i jest on równocześnie rynkiem zakupu lub sprzedaży (poprzedni lub następny szczebel obrotu), na którym działa którykolwiek z pozostałych przedsiębiorców uczestniczących w koncentracji (rynek powiązany wertykalnie), oraz udział przedsiębiorców uczestniczących w koncentracji na którymkolwiek z tych rynków przekracza 30%, bez względu na to, czy aktualnie istnieje powiązanie typu dostawca-odbiorca między tymi przedsiębiorcami,
- c) rynkiem właściwym, na który koncentracja wywiera wpływ w układzie **konglomeratowym**, jest każdy rynek produktowy, na którym między uczestnikami koncentracji nie istnieją żadne powiązania horyzontalne i wertykalne, oraz w którym którykolwiek z przedsiębiorców uczestniczących w koncentracji posiada więcej niż 40% udziału w jakimkolwiek rynku właściwym obejmującym terytorium Polski lub jego część.

Mając na względzie definicję rynku właściwego oraz ww. kryteria wyznaczania rynków właściwych, na które koncentracja wywiera wpływ, organ antymonopolowy uznał, iż:

a) koncentracja wywiera wpływ w układzie horyzontalnym na krajowy rynek usług FVL, bowiem na rynku tym zaangażowani są przedsiębiorcy uczestniczący w koncentracji i ich łączny udział w tym rynku przekracza próg 20%.

Jak wskazano powyżej (w tabeli nr 2), z danych zgromadzonych w toku postępowania antymonopolowego wynika, że łączny udział uczestników koncentracji w krajowym rynku usług FVL przekracza 20% i kształtował się w latach 2018 i 2019 r. na poziomie ok. [tajemnica przedsiębiorstwa] % biorąc pod uwagę wartość sprzedaży.

Ustalając wielkość udziałów rynkowych uczestników koncentracji i ich konkurentów, Prezes Urzędu wziął pod uwagę, że badaniem rynku nie objęto wszystkich jego uczestników. Na rynku tym działają liczni drobni przedsiębiorcy, z których część została zidentyfikowana dopiero na podstawie informacji o podmiotach, którym podlecane są częściowo usługi FVL, przekazywanych przez przedsiębiorców objętych badaniem rynku. Prezes Urzędu ani uczestnicy koncentracji nie mają również wiedzy o wszystkich uczestnikach rynku. Udziały

uczestników koncentracji i ich konkurentów w krajowym rynku usług FVL, które zostały ustalone na podstawie danych z przeprowadzonego badania rynku oraz przedstawione w niniejszej decyzji, mogą więc być wyższe od ich rzeczywistych udziałów rynkowych.

Mostva (po przejęciu kontroli nad Nabywaną częścią mienia) będzie konkurowała z innymi podmiotami prowadzącymi działalność na krajowym rynku usług FVL, w tym, między innymi z:

1. STS Logistic – z udziałem w ujęciu wartościowym wynoszącym ok. [tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 87 załącznika do decyzji] % w 2018 r. i ok. [tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 88 załącznika do decyzji] % w 2019 r.,
2. Adampol – z udziałem w ujęciu wartościowym wynoszącym ok. [tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 89 załącznika do decyzji] % w 2018 r. i ok. [tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 90 załącznika do decyzji] % w 2019 r.,
3. GK Retos/Transpoland – z udziałem w ujęciu wartościowym wynoszącym ok. [tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 91 załącznika do decyzji] % zarówno w 2018, jak i 2019 r. oraz
4. Bertani – z udziałem w ujęciu wartościowym wynoszącym ok. [tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 92 załącznika do decyzji] % w 2018 r. i ok. [tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 93 załącznika do decyzji] % w 2019 r.

Ponadto koncentracja wywiera wpływ na krajowe usługi transportu pojazdów gotowych (realizowane w odniesieniu do pojazdów osobowych i lekkich dostawczych). Jak wskazano powyżej (w tabeli nr 3) łączny udział uczestników koncentracji w usługach tych wyniósł w 2018 r. ok. [tajemnica przedsiębiorstwa] % i ok. [tajemnica przedsiębiorstwa] % (wg wielkości i wartości sprzedaży), zaś w 2019 r. wyniósł ok. [tajemnica przedsiębiorstwa] % i ok. [tajemnica przedsiębiorstwa] % (wg wielkości i wartości sprzedaży).

Głównymi konkurentami uczestników koncentracji w krajowych usługach transportu pojazdów gotowych (realizowanych w odniesieniu do pojazdów osobowych i lekkich dostawczych) są:

1. STS Logistic – z udziałem w rynku wynoszącym: w 2018 r. ok. [tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 94 załącznika do decyzji] % i ok. [tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 95 załącznika do decyzji] % (wg wielkości i wartości sprzedaży), w 2019 r. ok. [tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 96 załącznika do decyzji] % i ok. [tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 97 załącznika do decyzji] % (wg wielkości i wartości sprzedaży),
2. Adampol – z udziałem w rynku wynoszącym: w 2018 r. ok. [tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 98 załącznika do decyzji] % i ok. [tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 99 załącznika do decyzji] % (wg wielkości i wartości sprzedaży), w 2019 r. ok. [tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 100 załącznika do decyzji] % i ok. [tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 101 załącznika do decyzji] % (wg wielkości i wartości sprzedaży),
3. GK Retos/Transpoland – z udziałem w rynku wynoszącym: w 2018 r. ok. [tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 102 załącznika do decyzji] % i ok. [tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 103 załącznika do decyzji] % (wg wielkości i wartości sprzedaży), w 2019 r. ok. [tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 104 załącznika do decyzji] % i ok. [tajemnica

przedsiębiorstwa – pkt 105 załącznika do decyzji] % (wg wielkości i wartości sprzedaży),

4. Bertani – z udziałem w rynku wynoszącym: w 2018 r. ok. [*tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 106 załącznika do decyzji*] % i ok. [*tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 107 załącznika do decyzji*] % (wg wielkości i wartości sprzedaży), w 2019 r. ok. [*tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 108 załącznika do decyzji*] % i ok. [*tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 109 załącznika do decyzji*] % (wg wielkości i wartości sprzedaży).

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

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

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 horyzontalne i wertykalne oraz w których którykolwiek z przedsiębiorców uczestniczących w koncentracji posiadałby więcej niż 40% udziału w jakimkolwiek rynku właściwym, obejmującym terytorium Polski lub jego część.

**Na podstawie zgromadzonego materiału i powyższych ustaleń,
Prezes Urzędu zważył, co następuje:**

Art. 18 ustawy *o ochronie konkurencji* stanowi, że Prezes Urzędu, w drodze decyzji, wydaje zgodę na dokonanie koncentracji, w wyniku której konkurencja na rynku nie zostanie istotnie ograniczona, w szczególności przez powstanie lub umocnienie pozycji dominującej na rynku, przy czym, 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 właściwym 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, kiedy 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 – 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 koncentracji, będzie skutkowało wydaniem zakazu jej dokonania, a jedynie ograniczenie mające charakter „istotnego” ograniczenia. Koncentracja jest więc dopuszczalna wówczas, gdy nie przeszkadza znacząco skutecznej konkurencji na rynku właściwym, w szczególności w wyniku powstania lub umocnienia pozycji dominującej.

W niniejszej sprawie, zamierzona koncentracja wywiera wpływ w układzie horyzontalnym na krajowy rynek usług FVL. Analiza skutków zamierzonej koncentracji wykazała jednak, że w wyniku jej realizacji nie dojdzie do istotnego ograniczenia konkurencji na tym rynku.

Wyrażając zgodę na przeprowadzenie koncentracji, Prezes Urzędu wziął pod uwagę, że łączny udział Mostva oraz Nabywanej części mienia w krajowym rynku usług FVL biorąc pod uwagę wartość sprzedaży tych usług kształtował się w latach 2018 i 2019 r. na poziomie ok. [tajemnica przedsiębiorstwa] %.

Udział uczestników koncentracji w krajowym rynku usług FVL jest zatem niższy niż próg 40%, z którym ustawa o ochronie konkurencji wiąże domniemanie posiadania pozycji dominującej.

Głównymi konkurentami uczestników koncentracji w krajowym rynku usług FVL są, biorąc pod uwagę wartość sprzedaży tych usług: STS Logistic z udziałem wynoszącym w 2018 i 2019 r. odpowiednio ok. [tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 110 załącznika do decyzji] % i ok. [tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 111 załącznika do decyzji] %, Adampol z udziałem wynoszącym w 2018 i 2019 r. odpowiednio ok. [tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 112 załącznika do decyzji] % i ok. [tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 113 załącznika do decyzji] %, GK Retos/Transpoland z udziałem wynoszącym zarówno w 2018, jak i w 2019 ok. [tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 114 załącznika do decyzji] % oraz Bertani z udziałem wynoszącym w 2018 i 2019 r. odpowiednio ok. [tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 115 załącznika do decyzji] % i ok. [tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 116 załącznika do decyzji] %.

Biorąc pod uwagę powyższe, należy stwierdzić, że po dokonaniu koncentracji jej uczestnicy nadal będą spotykać się z presją ze strony swoich konkurentów.



W ocenie Prezesa Urzędu, planowana koncentracja nie spowoduje zwiększenia siły rynkowej jej uczestników, które umożliwiłoby im oferowanie ich odbiorcom gorszych warunków (w szczególności cenowych) zakupu usług FVL. Jak zostało wskazane powyżej, głównymi odbiorcami usług FVL są podmioty należące do motoryzacyjnych międzynarodowych grup kapitałowych, którzy posiadają znaczną siłę negocjacyjną wynikającą z ich wielkości i znaczącego potencjału zakupowego. Ich siła negocjacyjna wynika również z faktu, iż odbiorcy ci są co do zasady profesjonalnymi i dobrze poinformowanymi nabywcami, organizującymi przetargi na usługi FVL, korzystając w ten sposób z możliwości zaproszenia do uczestnictwa w negocjacjach wiele podmiotów. Taka procedura zakupowa powoduje, że dostawcy usług jeszcze silniej konkurują ze sobą, a ich klienci mogą negocjować lepsze oferty. Siła negocjacyjna zamawiających wynikać może również z możliwości korzystania z usług kilku podmiotów jednocześnie. Ankietowani przez Prezesa Urzędu importerzy w większości korzystali z usług co najmniej dwóch podmiotów, a niektórzy pięciu- sześciu. W ocenie Prezesa Urzędu pozycja negocjacyjna odbiorców usług FVL względem połączonych uczestników koncentracji nie ulegnie więc zmianie także po dokonaniu koncentracji, albowiem podmioty te będą posiadały możliwość reakcji na ewentualne próby wykorzystania siły rynkowej uczestników koncentracji polegające np. na oferowaniu niekorzystnych warunków handlowych poprzez m.in. zmianę dostawcy usług i korzystanie z usług transportowych oferowanych przez inne podmioty.

Oceniając skutki koncentracji należy również wziąć pod uwagę charakter przedmiotowej koncentracji, bowiem Nabywana część mienia (należąca do Grupy CAT) zostanie nabyta przez spółkę współkontrolowaną przez Grupę CAT. Zatem już obecnie, uczestnicy koncentracji, będąc kontrolowani lub współkontrolowani przez grupę CAT posiadają ograniczone bodźce do konkurowania między sobą.

W świetle powyższego stwierdzić należy, że w wyniku dokonania zamierzonej koncentracji, konkurencja na krajowym rynku usług FVL nie zostanie istotnie ograniczona.

W sprawie nie zidentyfikowano rynków właściwych, na które koncentracja wywierałaby wpływ w układzie wertykalnym, jak i konglomeratowym.

Mając powyższe na uwadze Prezes Urzędu uznał, że zamierzona koncentracja spełnia kryterium wskazane w art. 18 ustawy *o ochronie konkurencji*, bowiem w jej wyniku nie dojdzie do istotnego ograniczenia konkurencji na rynku, w szczególności przez powstanie lub umocnienie pozycji dominującej.

W związku z powyższym orzeczono, jak w sentencji.

Pouczenie:

Zgodnie z art. 81 ust. 1 ustawy z dnia 16 lutego 2007 r. *o ochronie konkurencji i konsumentów* (j.t. Dz.U. z 2020 r., poz. 1076 i 1086) w związku z art. 479²⁸ § 2 ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. Kodeks postępowania cywilnego (j.t. Dz. U. z 2020 r., poz. 1575 ze zm.) – od niniejszej decyzji przysługuje odwołanie do Sądu

Okręgowego w Warszawie – Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów – za pośrednictwem Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów w terminie miesiąca od dnia jej doręczenia.

Zgodnie z art. 3 ust. 2 pkt 9 w związku z art. 32 ust. 1 ustawy z dnia 28 lipca 2005 r. o kosztach sądowych w sprawach cywilnych (Dz. U. z 2020 r., poz. 755 ze zm.), odwołanie od decyzji Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów podlega opłacie stałej w kwocie 1000 zł.

Zgodnie z art. 103 ust. 1 i 2 ustawy o kosztach sądowych w sprawach cywilnych, sąd może przyznać zwolnienie od kosztów sądowych osobie prawnej lub jednostce organizacyjnej niebędącej osobą prawną, której ustawa przyznaje zdolność prawną, jeżeli wykazała, że nie ma dostatecznych środków na ich uiszczenie. Spółka handlowa powinna wykazać także, że jej wspólnicy albo akcjonariusze nie mają dostatecznych środków na zwiększenie majątku spółki lub udzielenie spółce pożyczki.

Stosownie do treści art. 117 § 1, § 3 i § 4 zd. 1 Kodeksu postępowania cywilnego, strona zwolniona przez sąd od kosztów sądowych w całości lub części może domagać się ustanowienia adwokata lub radcy prawnego. Osoba prawna lub inna jednostka organizacyjna, której ustawa przyznaje zdolność sądową, niezwolniona przez sąd od kosztów sądowych, może się domagać ustanowienia adwokata lub radcy prawnego, jeżeli wykaże, że nie ma dostatecznych środków na poniesienie kosztów wynagrodzenia adwokata lub radcy prawnego. Wniosek o ustanowienie adwokata lub radcy prawnego strona zgłasza wraz z wnioskiem o zwolnienie od kosztów sądowych lub osobno, na piśmie lub ustnie do protokołu, w sądzie, w którym sprawa ma być wytoczona lub już się toczy.

*Z upoważnienia Prezesa Urzędu
Ochrony Konkurencji i Konsumentów
MARZENA BŁACHNIO – Zastępca
Dyrektora Departamentu Kontroli Koncentracji*

Otrzymuje:

1. Mostva sp. z o.o., Ciemno-Gnojna
(decyzja bez załącznika)

2. a/a
(decyzja wraz załącznikiem)