



**PREZES
URZĘDU OCHRONY
KONKURENCJI I KONSUMENTÓW**

DKK2-421/59/10/EBK

Warszawa, dnia 08 kwietnia 2011 r.

DECYZJA Nr DKK - 39 /2011

Na podstawie art. 18 w związku z art. 13 ust. 1 oraz ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 16 lutego 2007 r. *o ochronie konkurencji i konsumentów* (Dz. U. nr 50, poz. 331 ze zm.), Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów po przeprowadzeniu postępowania antymonopolowego wszczętego na wniosek PKP CARGO S.A. z siedzibą w Warszawie wydaje zgodę na dokonanie koncentracji, polegającej na przejęciu przez PKP CARGO S.A. z siedzibą w Warszawie kontroli nad Przedsiębiorstwem Spedycyjnym Trade Trans Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie.

Uzasadnienie

W dniu 31 grudnia 2010 r. do Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, zwanego dalej „Prezesem Urzędu” lub „organem antymonopolowym”, wpłynęło zgłoszenie zamiaru koncentracji, polegającej na przejęciu przez PKP CARGO S.A. z siedzibą w Warszawie, zwaną dalej „PKP CARGO” lub „Wnioskodawca”, kontroli nad Przedsiębiorstwem Spedycyjnym Trade Trans Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, zwaną dalej „PS TT”, tj. koncentracji określonej w art. 13 ust. 2 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”.

W związku z faktem, iż:

- 1) spełnione zostały niezbędne przesłanki uzasadniające obowiązek zgłoszenia zamiaru koncentracji, bowiem:
 - łączny obrót przedsiębiorców uczestniczących w koncentracji - w roku obrotowym poprzedzającym rok zgłoszenia zamiaru koncentracji – przekroczył na świecie równowartość 1 mld euro, a na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej równowartość 50 mln euro, tj. kwoty określone w art. 13 ust. 1 ustawy,
 - przejęcie kontroli przez jednego przedsiębiorcę nad drugim jest sposobem koncentracji, określonym w art. 13 ust. 2 pkt 2 ustawy,

2) nie występuje w tej sprawie żadna okoliczność z katalogu przesłanek wymienionych w art. 14 ustawy, wyłączająca obowiązek zgłoszenia zamiaru koncentracji, zostało wszczęte, na podstawie art. 49 ust. 2 w związku z art. 13 ust. 2 pkt 2 ustawy, postępowanie antymonopolowe w sprawie koncentracji, 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 Wnioskodawcę pismem z dnia 12 stycznia 2011 r.

W wyniku przeprowadzonego postępowania Prezes Urzędu ustalił i zważył, co następuje:

Uczestnicy koncentracji

PKP CARGO – Przedmiotem prowadzonej przez Spółkę działalności jest głównie transport kolejowy towarów oraz działalność usługowa wspomagająca transport, związana z przeładunkiem towarów oraz ich magazynowaniem i przechowywaniem.

Akcjonariuszami PKP CARGO są: Skarb Państwa, który w wyniku przewłaszczenia posiada 97,33% akcji Wnioskodawcy oraz Polskie Koleje Państwowe S.A. z siedzibą w Warszawie („PKP S.A.”), posiadająca 2,67% akcji. Kontrolę, w rozumieniu art. 4 pkt 4 ustawy, nad PKP CARGO sprawuje PKP S.A., wykonując prawa ze wszystkich akcji tej Spółki (na akcjach przewłaszczonych na rzecz Skarbu Państwa zostało ustanowione użytkowanie na rzecz PKP S.A.). PKP CARGO jest zatem spółką zależną PKP S.A. i wchodzi w skład grupy PKP – spółki Skarbu Państwa, której przedmiotem działalności jest działalność holdingów oraz kupno, sprzedaż i wynajem nieruchomości. Do grupy PKP należy, poza PKP CARGO, 26 spółek prowadzących działalność w zakresie m.in.:

- przewozów kolejowych pasażerskich,
- przewozów kolejowych towarowych,
- dystrybucji i obrotu energią elektryczną,
- telekomunikacji,
- budowy dróg kołowych i szynowych,
- turystyki,
- usług związanych z informatyką,
- eksploatacji urządzeń transportu linowego,
- szkoleń,
- działalności poligraficznej i wydawniczej,
- napraw taboru kolejowego,

- produkcji instrumentów i przyrządów pomiarowych,
- ochrony zdrowia,
- produkcji i usług dotyczących nowoczesnych systemów i urządzeń kierowania ruchem pojazdów szynowych.

PKP CARGO posiada spółki zależne, które prowadzą działalność w zakresie:

1. napraw, remontów, konserwacji taboru kolejowego i tramwajowego:

- PKP CARGO WAGON Sp. z o.o. w Toruniu,
- PKP CARGO WAGON - SZCZECIN Sp. z o.o. w Szczecinie,
- PKP CARGO WAGON – JAWORZYNA ŚLĄSKA Sp. z o.o. w Jaworzynie Śląskiej,
- PKP CARGO WAGON – KRAKÓW Sp. z o.o. w Krakowie,
- PKP CARGO WAGON – TARNOWSKIE GÓRY Sp. z o.o. w Tarnowskich Górach,
- PKP CARGO TABOR – OSTRÓW WIELKOPOLSKI Sp. z o.o. w Ostrowie Wielkopolskim,
- PKP CARGO TABOR – KARSZNICE Sp. z o.o. w Zduńskiej Woli,
- PKP CARGO TABOR – CZERWIEŃSK Sp. z o.o. w Czerwieńsku,
- GORZÓW WAGONY Sp. z o.o. w Gorzowie,
- WAGREM Sp. z o.o. w Kluczborku,
- PKP CARGO TABOR Pomorski Sp. z o.o. w Tczewie;

2. spedycji, logistyki, świadczenia usług towarzyszących przewozom, przechowywaniu oraz składowaniu towarów w komunikacji krajowej i międzynarodowej:

- CARGOSPED Sp. z o.o. w Warszawie,
- PKP CARGO Centrum Logistyczne Małaszewicze Sp. z o.o. w Małaszewiczach,
- PKP CARGO SERVICE sp. z o. o. w Warszawie,
- PKP CARGO International A.S. w Bratysławie.

PS TT – Spółka prowadzi międzynarodową działalność spedycyjną na terenie Europy i Azji. W Polsce PS TT posiada osiem oddziałów oraz sieć terminali logistycznych, które zapewniają obsługę przedsięwzięć transportowych.

PS TT nie należy do żadnej grupy kapitałowej. W chwili zgłoszenia zamiaru wspólną kontrolę nad PS TT sprawują pośrednio PKP S.A. (poprzez PKP CARGO, która posiada

40,62% udziałów i KTF VIAFER S.A., posiadającej 9,38% udziałów) oraz bezpośrednio Trade Trans Invest A.S. w Bratysławie, które posiadają po 50% udziałów PS TT.

PS TT ma 4 podmioty zależne, prowadzące działalność w zakresie:

- przeładunku towarów masowych i ponadgabarytowych, usług magazynowych, usług składowania - Trade Trans Karya Sp. z o.o. w Lublinie,
- przeładunku gazów oraz wyrobów petrochemicznych - Transgaz S.A. w Rybniku,
- przeładunku i logistyki towarów - Przedsiębiorstwo Produkcyjno Handlowo Usługowe Ukpól Sp. z o.o. – w Werchracie,
- usług finansowych i ubezpieczeniowych na rzecz grupy PS TT - Trade Trans Sp. z o.o. w Białogardzie.

Podstawa prawna i cel gospodarczy koncentracji

Koncentracja została zgłoszona w trybie art. 13 ust. 2 pkt 2 ustawy i polega na przejęciu kontroli przez PKP CARGO nad PS TT. Podstawę zgłoszonej operacji stanowi [tajemnica przedsiębiorstwa; pkt 1 załącznika do decyzji]. W jej rezultacie [tajemnica przedsiębiorstwa; pkt 2 załącznika do decyzji]% udziałów PS TT należeć będzie do PKP CARGO, a [tajemnica przedsiębiorstwa; pkt 3 załącznika do decyzji]% pozostanie w rękach Trade Trans Invest A.S.

Jako przyczynę koncentracji Wnioskodawca wskazał zamiar uporządkowania struktury właścicielskiej PS TT oraz realizację swojej strategii, mającej na celu [tajemnica przedsiębiorstwa; pkt 4 załącznika do decyzji].

Rynki właściwe, na które koncentracja wywiera wpływ

Zgodnie z treścią art. 4 pkt 9 ustawy, 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. Rynek ten wyznaczają dwa elementy: towar (rynek produktowy) i terytorium (rynek geograficzny).

Mając na uwadze powyższą definicję oraz kryteria wyznaczania rynków właściwych, na które koncentracja wywiera wpływ, zawarte w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 17 lipca 2007 r. w sprawie zgłoszenia zamiaru koncentracji przedsiębiorców (Dz. U. Nr 134, poz. 937), organ antymonopolowy stwierdził, co następuje:

W rozpatrywanej koncentracji rynkiem wspólnym w aspekcie produktowym jest rynek spedycji, rozumianej jako działalność gospodarcza, polegająca na organizowaniu przewozów ładunków na zlecenie osoby fizycznej lub prawnej oraz na wykonywaniu związanych z nimi czynności wynikających ze specyfiki zleceń, obejmujących przyjmowanie zleceń spedycyjnych, wybór środka transportu, zawieranie umów o przewóz, ubezpieczanie przesyłki, sporządzanie dokumentacji transportowej, odbiór przesyłki od nadawcy, przygotowanie przesyłki do przewozu, nadanie przesyłki na środek transportu wraz z dokumentacją transportową, odbiór przesyłki ze środka transportowego, odprawę celną oraz przekazanie przesyłki odbiorcy.

Na rynku tym prowadzi działalność PS TT oraz CARGOSPED Sp. z o.o. i PKP CARGO SERVICE Sp. z o. o., należące do grupy PKP Cargo (dalej „spółki grupy Cargo”).

W opinii Wnioskodawcy nie istnieją istotne bariery, które blokowałyby wejście nowym podmiotom na rynek spedycji europejskiej, co mogłoby przemawiać za traktowaniem rynku spedycji szeroko, jako obszaru obejmującego co najmniej obszar Europy.

Biorąc jednak pod uwagę fakt istnienia regulacji, dotyczących działalności spedycyjnej w poszczególnych państwach, np. w Polsce Ogólnych Polskich Warunków Spedycyjnych (ostatnio przyjęte przez Polską Izbę Spedycji i Logistyki w 2010 r.) lub w Holandii FENEX¹ oraz fakt, iż uczestnicy koncentracji swoją działalność prowadzą głównie na polskim rynku (PS TT ok. 4/5 swoich przychodów uzyskuje z działalności spedycyjnej prowadzonej w kraju), w ocenie organu antymonopolowego uzasadnione jest przyjęcie rynku krajowego, obejmującego obszar Rzeczypospolitej Polskiej, jako rynku właściwego geograficznie dla usług spedycyjnych. Ponadto Komisja Europejska w swoim orzecznictwie,² pozostawiając definicję rynku geograficznego usług spedycji otwartą, wskazała, iż różnice techniczne oraz wymagania regulacyjne w poszczególnych krajach przemawiają za uznaniem tego rynku jako rynku krajowego.

Krajowy rynek spedycji obejmuje działalność wykonywaną przez duże przedsiębiorstwa, oferujące usługi w ramach różnych gałęzi transportu (m.in. samochodowego, kolejowego, żeglugi morskiej, żeglugi śródlądowej), jak również transport intermodalny (kombinowany), składający się z połączenia różnych rodzajów przewozów, a także działalność spedycyjną wykonywaną przez małe podmioty, ograniczające się do jednego rodzaju transportu (np. transportu samochodowego) lub jednego rodzaju towaru (np. węgla), jak również przez samych przewoźników kolejowych (np. PKP CARGO, DB

¹ za Ł.Chwalczuk-„Transport i spedycja – różnice prawne”

Schenker Rail Sp. z o.o., CTL Logistics Sp. z o.o.), samochodowych i morskich. Według szacunków Wnioskodawcy udział PS TT mierzony przychodami ze sprzedaży podstawowej w tak określonym rynku w 2009 r. wyniósł ok. [tajemnica przedsiębiorstwa; pkt 5 załącznika do decyzji]%, a spółek grupy Cargo - ok. [tajemnica przedsiębiorstwa; pkt 6 załącznika do decyzji]%. Łączny udział uczestników koncentracji w krajowym rynku spedycji wyniósł zatem w 2009 r. ok. [tajemnica przedsiębiorstwa; pkt 7 załącznika do decyzji]%. Jednocześnie wskazani przez Wnioskodawcę najpoważniejsi konkurenci osiągnęli w tym samym roku następujące udziały: Grupa Raben – ok. 10,5%, Grupa DB Schenker – ok. 9,7% i grupa Pekaes – ok. 3,2%.

Przedsiębiorcy działający na rynku kolejowych przewozów towarów, w tym PKP CARGO, korzystają z usług przedsiębiorstw spedycyjnych, a spedytorzy korzystają z usług przewoźników kolejowych. Między przewoźnikami towarowymi a spedytorami zachodzą zatem relacje typu dostawca – odbiorca.

W dotychczasowym orzecznictwie Prezesa Urzędu rynek kolejowych przewozów towarów (na liniach należących do PKP PLK S.A.) w aspekcie geograficznym określany jest jako krajowy³. Udział PKP CARGO w krajowym rynku kolejowych przewozów towarów w 2009 r. wynosił ok. [tajemnica przedsiębiorstwa; pkt 8 załącznika do decyzji] %, biorąc pod uwagę masę przewiezionych towarów oraz ok. [tajemnica przedsiębiorstwa; pkt 9 załącznika do decyzji] %, biorąc pod uwagę masę przewiezionych towarów i odległość przewozu (tzw. tkm).

Ponadto spółka z grupy PKP, a mianowicie PKP LHS Sp. z o.o., prowadzi działalność w zakresie przewozu towarów, realizowaną na linii szerokotorowej. Spółka ta pełni funkcję przewoźnika i zarządcy kolei na szerokotorowej linii 1520 mm o długości około 400 km od polsko-ukraińskiego przejścia granicznego Hrubieszów - Izov do stacji Sławków położonej 30 km od Katowic. Udział tej Spółki w zakresie przewozu towarów na tej linii wynosi 100 %.

a) koncentracja nie wywiera wpływu na żaden rynek w układzie horyzontalnym

W niniejszej sprawie brak jest rynków, na które koncentracja wywiera wpływ w układzie horyzontalnym, ponieważ łączny udział uczestników koncentracji w rynku, na którym działają wspólnie, tj. w krajowym rynku spedycji, nie przekracza 20%, wynosząc ok. [tajemnica przedsiębiorstwa; pkt 7 załącznika do decyzji]%

² sprawa COMP/M.5096 RCA/MAV Cargo

³ Decyzja Prezesa UOKiK Nr DOK 142/04

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

Z ustaleń organu antymonopolowego wynika, iż niniejsza koncentracja wywiera wpływ w układzie wertykalnym na krajowy rynek kolejowych przewozów towarów (na liniach należących do PKP PLK S.A.), w którym PKP CARGO posiada udział wynoszący ok. [tajemnica przedsiębiorstwa; pkt 8 załącznika do decyzji]% i ok. [tajemnica przedsiębiorstwa; pkt 9 załącznika do decyzji]%, biorąc pod uwagę odpowiednio masę przewiezionych towarów i odległość przewozu (tzw. tkm) oraz na krajowy rynek kolejowego przewozu towarów, realizowanego na linii szerokotorowej, w którym PKP LHS Sp. z o.o. posiada udział 100 %.

Czynnikami wywierającymi wpływ na ten rynek i generującymi wzrost zapotrzebowania na przewozy towarowe są: koniunktura gospodarcza w kraju i na świecie, rozwój przemysłu (w tym produkcja importochłonnych gałęzi przemysłu, wpływających na zwiększanie się obrotów handlu zagranicznego), a także rosnąca aktywność przedsiębiorców na rynkach międzynarodowych.

Z dniem 1 stycznia 2007 r. w wyniku przyjęcia przez Komisję Europejską tzw. pakietów kolejowych zawierających szereg dyrektyw i innych aktów prawnych, dotyczących funkcjonowania kolei w krajach Wspólnoty, nastąpiła liberalizacja rynku przewozów koleją w Polsce. Konsekwencją liberalizacji rynku, polegającej na jego demonopolizacji oraz deregulacji, rozumianej jako odejście od nadmiaru sztywnych regulacji krajowych i ścisłego, szczegółowego nadzoru nad rynkiem, jest otwarcie na zagraniczną konkurencję, w wyniku czego każdy przewoźnik kolejowy może starać się o licencję na wykonywanie działalności transportowej w dowolnym kraju członkowskim, w którym chce prowadzić działalność. Podstawowymi wymaganymi dokumentami do wejścia na rynek przewozów kolejowych są licencje na przewóz rzeczy oraz świadectwa bezpieczeństwa i kwalifikacji personelu. Koszt wejścia na rynek zależy od modelu finansowania zasobów, jaki chce przyjąć podmiot na niego wchodzący (m.in. pozyskanie taboru poprzez środki własne, kredyty, formy dzierżawy).

Zgodnie z danymi Komisji Europejskiej⁴ w sektorze przewozów towarowych w Unii Europejskiej wydano ponad 600 licencji towarowych, a Polska jest drugim (po Niemczech) krajem pod względem liczby działających licencjonowanych przedsiębiorstw kolejowych z największym udziałem rynkowym prywatnych przewoźników. Na rynku polskim w okresie ostatnich pięciu lat systematycznie wzrasta liczba prywatnych przewoźników, wśród których

⁴ za prof.J. Engelhardtem „Wpływ polityki liberalizacji w europejskim transporcie kolejowym na konkurencyjność kolei” (prezentacja)

znajdują się: CTL Rail, DB Schenker Rail Polska⁵, Lotos Kolej, KP Kotłarnia, Orlen Koltrans, Pol-Miedź Trans, Freightliner PL.

Jednocześnie występuje tendencja do łączenia usług przewozowych w jednej sieci transportowej (transport szynowy i samochodowy, lotniczy i morski), co znajduje odzwierciedlenie w działalności globalnych firm logistycznych. Na rynku powstaje grupa silnych koncernów takich, jak np. DB Schenker czy Grupa Maersk, działających w wielu obszarach i segmentach rynku, dostarczających klientom globalne, zintegrowane i zaawansowane technologicznie usługi przewozowo-spedycyjno-logistyczne (przewozy samochodowe, kolejowe, morskie, kontenerowe).

Ponadto można wymienić szereg czynników negatywnie wpływających na poziom usług i strukturę podaży na rynku przewozów towarowych w Polsce, takich jak:

- wysoka średnia wieku taboru i jego niewłaściwa struktura,
- zły stan techniczny infrastruktury kolejowej (wpływający na niskie prędkości, co powoduje gorsze wykorzystanie taboru),
- niedostateczna infrastruktura bocznicowa,
- nierównomierne obciążenie finansowe przewoźników kolejowych i samochodowych za dostęp do infrastruktury,
- niedostatek terminali kontenerowych i centrów logistycznych.

c) koncentracja wywiera wpływ w układzie konglomeratowym na:

- 1) krajowy rynek kolejowych systemów łączności dyspozytorskiej SLK, na którym działają Kolejowe Zakłady Łączności Sp. z o.o. w Bydgoszczy,
- 2) krajowy rynek kolejowych systemów informacji wizualnej, na którym działają Kolejowe Zakłady Łączności Sp. z o.o. w Bydgoszczy,
- 3) krajowy rynek kolejowego systemu informacji megafonowej, na którym działają Kolejowe Zakłady Łączności Sp. z o.o. w Bydgoszczy,

bowiem wskazana spółka z grupy PKP S.A. osiąga w tych rynkach udział przekraczający 40%.

Ocena skutków planowanej koncentracji

Stosownie do treści art. 18 ustawy 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.

⁵ W 2009 r. DB Schenker Rail przejął dwóch prywatnych przewoźników w Polsce: PCC i PTK Holding, w 2009 r. osiągając ok. 36,7 % udziału w rynku pod względem masy przewozów.

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%.

Oceniając rozpatrywaną koncentrację Prezes Urzędu stwierdził, iż nie dojdzie do istotnego ograniczenia konkurencji na żadnym z rynków, na których prowadzą działalność jej uczestnicy. Uzasadniając powyższe należy wskazać, co następuje:

Koncentracja nie wywiera wpływu na żaden rynek w układzie horyzontalnym, ponieważ łączny udział uczestników koncentracji w krajowym rynku spedycji, na którym działają wspólnie jest niższy niż 20% i wynosi ok. [tajemnica przedsiębiorstwa; pkt 7 załącznika do decyzji] %.

Koncentracja wywiera wpływ w układzie wertykalnym na krajowy rynek kolejowych przewozów towarów, w którym PKP Cargo posiada udział wynoszący ok. [tajemnica przedsiębiorstwa; pkt 10 załącznika do decyzji]% oraz na krajowy rynek kolejowego przewozu towarów, realizowanego na linii szerokotorowej, w którym PKP LHS Sp. z o.o. posiada udział 100 %. W przypadku krajowego rynku kolejowych przewozów towarów wysoki udział PKP Cargo jest konsekwencją jego zmonopolizowania przez Polskie Koleje Państwowe w okresie przed transformacją ustrojową. Z uwagi na liberalizację rynku kolejowego w okresie ostatnich pięciu lat systematycznie wzrastała liczba prywatnych przewoźników. Największym konkurentem PKP Cargo na polskim rynku jest grupa DB Schenker, której udział, w wyniku przejęć mniejszych przewoźników, wyniósł, pod względem masy przewozów, w 2009 r. w Polsce ok. 36,7 %. Inni konkurenci PKP Cargo to CTL Rail, Lotos Kolej, KP Kotłarnia, Orlen Koltrans, Pol-Miedź Trans oraz Freightliner PL.

W przypadku krajowego rynku kolejowego przewozu towarów, realizowanego na linii szerokotorowej, na którym działa PKP LHS Sp. z o.o., należy stwierdzić, iż podmiot ten jest na tym rynku monopolistą naturalnym (zarządcą i przewoźnikiem na tej linii).

W ocenie organu antymonopolowego występowanie relacji wertykalnych pomiędzy PKP Cargo a PS TT na krajowych rynkach przewozu kolejowego i spedycji, w tym na linii szerokotorowej nie spowoduje istotnego ograniczenia konkurencji na tych rynkach. Uzasadniając powyższy wniosek należy przede wszystkim wziąć pod uwagę niewysoki udział PS TT w rynku spedycji (ok. [tajemnica przedsiębiorstwa; pkt 5 załącznika do decyzji] %). Tym samym brak jest realnych przesłanek, że koncentracja spowoduje z jednej strony ograniczenie możliwości sprzedaży konkurentom PKP Cargo prowadzącym działalność w

zakresie kolejowych przewozów towarów, z drugiej natomiast strony, że wpłynie na ograniczenie możliwości zakupu usług w zakresie transportu kolejowego przez konkurentów PS TT. Argumentem za takim stanowiskiem jest również w pewnym stopniu fakt, iż grupa PKP już w chwili obecnej współkontroluje PS TT.

Występowanie trzech rynków konglomeratowych, na których działają Kolejowe Zakłady Łączności Sp. z o.o. (spółka zależna PKP S.A.), takich jak: krajowy rynek kolejowych systemów łączności dyspozytorskiej SLK, krajowy rynek kolejowych systemów informacji wizualnej i krajowy rynek kolejowego systemu informacji megafonowej nie jest istotne dla oceny skutków rozpatrywanej koncentracji, ponieważ brak jest podstaw aby przypuszczać, iż siła rynkowa, jaką posiada grupa PKP S.A. na tych rynkach zostanie przeniesiona na rynki, na których prowadzą działalność bezpośredni uczestnicy rozpatrywanej koncentracji, a w szczególności PS TT.

Biorąc powyższe pod uwagę należy uznać, iż przedmiotowa transakcja nie spowoduje istotnego ograniczenia konkurencji na rynku, w szczególności poprzez powstanie lub umocnienie pozycji dominującej. Rozpatrywana koncentracja spełnia zatem przesłanki określone w art. 18 ustawy, co uzasadnia wydanie przez Prezesa Urzędu zgody na jej dokonanie.

Wobec powyższego orzeczono, jak w sentencji.

Stosownie do treści art. 81 ust. 1 ustawy w związku z art. 479²⁸ § 2 k.p.c. – od niniejszej decyzji przysługuje odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie - Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, w terminie dwutygodniowym od dnia jej doręczenia, za pośrednictwem Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów.

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

Otrzymuje:
PKP CARGO S.A
reprezentowana przez
radców prawnych
prof. dr. hab. Marka Wierzbowskiego
dr. Rafała Stankiewicza
ul. Mokotowska 15a lok. 17
00-640 Warszawa

