



PREZES
URZĘDU OCHRONY
KONKURENCJI I KONSUMENTÓW
TOMASZ CHRÓSTNY

Warszawa, 27 kwietnia 2021 r.

DKK-2.422.7.2021.AI

DECYZJA nr DKK-100/2021

Na podstawie art. 18 w związku z art. 13 ust. 1 oraz ust. 2 pkt 3 ustawy z dnia 16 lutego 2007 r. *o ochronie konkurencji i konsumentów* (j.t. Dz. U. z 2021 r., poz. 275) Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, po przeprowadzeniu postępowania antymonopolowego wszczętego na wniosek PKP CARGO S.A. z siedzibą w Warszawie oraz LTG Cargo Polska sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie **wydaje zgodę** na dokonanie koncentracji, polegającej na utworzeniu przez PKP CARGO S.A. z siedzibą w Warszawie oraz LTG Cargo Polska sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie wspólnego przedsiębiorcy, na zasadach określonych we wniosku zgłoszeniowym.

UZASADNIENIE

W dniu 19 lutego 2021 r. Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów (dalej „Prezes Urzędu” lub „organ antymonopolowy”), na wniosek PKP CARGO S.A. z siedzibą w Warszawie (dalej „PKP Cargo”) oraz LTG Cargo Polska sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie (dalej „LTG Cargo”) wszczął postępowanie antymonopolowe w sprawie koncentracji, polegającej na utworzeniu przez PKP Cargo oraz LTG Cargo wspólnego przedsiębiorcy, na zasadach określonych we wniosku zgłoszeniowym.

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

- łączny światowy obrót przedsiębiorców uczestniczących w koncentracji w roku obrotowym poprzedzającym rok zgłoszenia przekroczył równowartość 1 mld euro, tj. kwotę określoną w art. 13 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 16 lutego 2007 r. *o ochronie konkurencji i konsumentów* (j.t. Dz. U. z 2021 r., poz. 275 – dalej „ustawa o ochronie konkurencji”), jak i równowartość 50 mln euro obrotu na terenie Rzeczypospolitej Polskiej, tj. kwotę określoną w art. 13 ust. 1 pkt 2 tej ustawy,
- utworzenia przez przedsiębiorców wspólnego przedsiębiorcy jest koncentracją określoną w art. 13 ust. 2 pkt 3 *ustawy o ochronie konkurencji*,

- w przedmiotowej sprawie nie występuje żadna okoliczność z katalogu przesłanek wyłączających obowiązek zgłoszenia zamiaru koncentracji, wymienionych w art. 14 ustawy o ochronie konkurencji,

zostało wszczęte postępowanie antymonopolowe w przedmiotowej sprawie, o czym, zgodnie z art. 61 § 4 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. *Kodeks postępowania administracyjnego* (t.j. Dz. U. z 2020, poz. 256 ze zm.) Zgłaszający został powiadomiony pismem z 25 lutego 2021 r.

W toku przeprowadzonego postępowania organ antymonopolowy ustalił, co następuje:

Aktywni uczestnicy koncentracji (dalej „Zgłaszający” lub Wnioskodawcy”)

PKP Cargo - stoi na czele grupy spółek PKP Cargo prowadzącej działalność głównie w zakresie transportu towarów kolejną (kolejowych przewozów towarowych krajowych i międzynarodowych), usług logistycznych w zakresie kolejowych przewozów towarowych oraz usług wspierających przewóz towarów, tj. usług intermodalnych, spedycyjnych, usług terminalowych (związanych z przeładunkiem, magazynowaniem i przechowywaniem towarów), usług bocznicowych i trakcyjnych oraz napraw i serwisu taboru kolejowego. PKP Cargo posiada licencje na świadczenie usług kolejowych przewozów towarowych i świadczy te usługi na terenie 9 państw UE, tj. Polsce, Litwie, Słowacji, Węgrzech, Słowenii, Austrii, Czechach, Niemczech oraz Holandii.

W zakresie przewozu towarów grupa PKP Cargo przewozi m.in.: węgiel i koks, kruszywa i materiały budowlane, produkty chemiczne i paliwa płynne, metale i rudy, drewno oraz płody rolne jak również samochody oraz przesyłki o nietypowych gabarytach.

Jako operator intermodalny grupa PKP Cargo oferuje usługi door to door¹, just in time oraz place on time². zarówno na trasach krajowych, jak również międzynarodowych np. Polska – Chiny.

W zakresie usług spedycyjnych grupa PKP Cargo oferuje spedycję kolejową, samochodową oraz morską i lotniczą w Polsce i innych krajach Europy, a także w Azji³.

Poboczna działalność grupy PKP Cargo obejmują m.in. usługi bocznicowe i trakcyjne, naprawę i serwis taboru kolejowego, delegowanie pracowników do wykonywania manewrów i obsługi urządzeń do przemieszczania wagonów, organizowanie odpraw pociągów z bocznic czy zapewnienie diagnostyki i utrzymania infrastruktury kolejowej bocznic, utrzymanie, modernizację i naprawę wagonów i lokomotyw.

W skład grupy PKP Cargo wchodzi następujące spółki bezpośrednio kontrolowane przez PKP Cargo prowadzące działalność na terenie Polski:

¹ Usługa *door-to-door* polega na odbiorze zleconego ładunku pod wskazanym adresem oraz dostarczeniu przez operatora ładunku pod wskazany adres. Oznacza to, że operator zapewnia transport ładunku z miejsca nadania pod adres dostawy.

² Usługa *just in time* oraz *place on time* jest praktycznie tożsama z usługą *door-to-door* z tą różnicą, że w tych usługach ładunek jest dostarczany na ściśle określoną godzinę (czasami co do minuty) np. wprost na “taśmę produkcyjną”. W przypadku opóźnienia mogą wystąpić zakłócenia produkcyjne u klienta.

³ Strony wskazują, że działalność spedycyjna nie może być łączona z działalnością operatora intermodalnego bowiem działalność spedycyjna jest znacznie szersza od działalności operatora intermodalnego, np. spedytor w swojej działalności oferuje znacznie szersze usługi, np. usługi celne.

- PKP CARGO TABOR sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie - naprawy i utrzymanie taboru kolejowego oraz naprawy podzespołów do taboru kolejowego;
- PKP CARGO TOR sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie - zarządzanie infrastrukturą torową i usługową (bocznic kolejowe i układy torowe) wraz z niezbędnymi urządzeniami i budynkami oraz udostępniania infrastruktury przewoźnikom kolejowym na zasadach komercyjnych;
- PKP CARGO TERMINALE sp. z o.o. z siedzibą w Żurawicy - przeładunek, składowanie, segregowanie, pakowanie, kruszenie oraz szereg innych usług granicznych. Spółka posiada terminale, które umożliwiają przeładunek towarów masowych i sztukowych, a także kontenerów;
- PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie - kompleksowa obsługa bocznic oraz towarowego transportu kolejowego;
- PKP CARGO CONNECT sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie - usługi intermodalne, spedycyjne i logistyczne w kraju i za granicą. Spółka realizuje kompleksowe usługi logistyczne z wykorzystaniem transportu kolejowego, samochodowego, morskiego i śródlądowego organizując przewozy, przeładunek, składowanie, magazynowanie, konfekcjonowanie, dystrybucję i obsługę celną.

PKP Cargo należy do grupy kapitałowej PKP, na czele której stoi PKP S.A. z siedzibą w Warszawie. Spółki z grupy PKP prowadzą działalność m.in. w zakresie: kolejowych przewozów pasażerskich, kolejowych przewozów towarowych (PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa sp. z o.o. z siedzibą w Zamościu), zarządzania liniami kolejowymi, zarządzania lokalnymi liniami kolejowymi i prowadzenia na nich przewozów, wspomagania działalności podstawowej grupy PKP.

LTG Cargo – prowadzi działalność w zakresie kolejowych przewozów towarowych. Należy do grupy LTG, kontrolowanej przez AB Lietuvos geležinkeliai z siedzibą w Wilnie, Litwa, której jedynym udziałowcem jest państwo litewskie reprezentowane przez Ministerstwo Transportu i Komunikacji Republiki Litewskiej.

Działalność grupy LTG koncentruje się na świadczeniu usług m.in. w zakresie:

- transportu kolejowego towarów, logistyki, spedycji, załadunku i rozładunku towarów, wynajmu wagonów, koordynacji prac lokomotyw oraz ich załóg na Litwie oraz poza jej granicami,
- przewozów osób koleją, w ramach którego świadczy usługi pasażerskie na trasach lokalnych i międzynarodowych,
- zarządzeniu publiczną infrastrukturą kolejową, w ramach którego zajmuje się utrzymaniem i naprawami infrastruktury kolejowej, organizuje ruch pociągów oraz świadczy usługi zarządzania terminalami intermodalnymi.

W Polsce grupa LTG obecna jest poprzez następujące spółki:

- UAB Vilniaus lokomotyvų remonto depas (VLRD) z siedzibą w Wilnie, Litwa - kontrola zestawów kołowych lokomotyw, naprawy lokomotyw itp.;

- AB Lietuvos Geležinkeliai z siedzibą w Wilnie, Litwa - usługi konsultacyjne, świadczenie usług przez załogę pociągów towarowych za granicą, użytkowanie wagonów towarowych za granicą, obsługa lokomotyw towarowych itp.;
- AB LTG Cargo z siedzibą w Wilnie, Litwa - przewóz towarów, użytkowanie wagonów towarowych, obsługa lokomotyw towarowych itp.;
- UAB LTG Link z siedzibą w Wilnie, Litwa - transport pasażerów oraz świadczenie usług powiązanych.

Pasywny uczestnik koncentracji

Wspólny przedsiębiorca (dalej „JV”) – działać będzie jako operator intermodalny⁴ na trasach:

- Litwa – Polska (Šeštokai / Kaunas – Poznań oraz Šeštokai / Kaunas - Gliwice),
- Litwa – Włochy (Šeštokai / Kaunas - Verona (8 regionów północnych Włoch: Aosta Valley, Piedmont, Liguria, Lombardia, Emilia-Romagna, Veneto, Friuli-Venezia Giulia oraz Trentino-Alto Adige / Południowy Tyrol),
- Litwa – Niemcy (Šeštokai / Kaunas - Duisburg (Nadrenia Północna Westfalia, Zagłębie Ruhry).

W tym zakresie JV świadczyć będzie następujące usługi: (i) organizacji kolejowych przewozów jednostek intermodalnych typu terminal - terminal⁵, (ii) składów całopociągowych, (iii) frachtu RID, tj. organizowanie transportu produktów niebezpiecznych, a także w razie potrzeby (iv) usługi tzw. „ostatniej mili”, tj. dostarczenia ładunku do klienta.

Jak wynika z informacji zawartych w zgłoszeniu, Zgłaszający zakładają, że *[tajemnica przedsiębiorstwa]*.

Docelowo struktura własności JV będzie wyglądać następująco:

- PKP Cargo – 50 % głosów na zgromadzeniu wspólników,
- LTG - 50% głosów na zgromadzeniu wspólników.

Opis i przyczyny koncentracji

Planowana koncentracja została zgłoszona w trybie art. 13 ust. 2 pkt 3 *ustawy o ochronie konkurencji* i polega na utworzeniu przez Zgłaszających wspólnego przedsiębiorcy.

Jak wskazują Zgłaszający, planowana transakcja ma na celu rozwój działalności Zgłaszających w zakresie przewozów intermodalnych. W przypadku PKP Cargo przyczyni się do rozszerzenia działalności o nowe trasy, a LTG pozwoli na rozpoczęcie działalności w nowym obszarze usług. Ponadto działalność JV wpisywać się będzie w realizację unijnej

⁴ Termin "intermodalność" odnosi się do wykorzystania tylko jednej jednostki ładunkowej, np. kontenera lub naczepy, na całej trasie przewozów, bez przeładunku samego towaru przy zmianie rodzaju transportu (tj. występuje więcej niż jeden środek transportu).

⁵ Od jednego terminalu załadunkowego do drugiego terminalu załadunkowego.

polityki transportowej i środowiskowej⁶, której celem jest stworzenia konkurencyjnego systemu transportu, który m.in. zwiększy mobilność oraz obniży emisję CO² w transporcie o 60% do 2050 r. Kluczowym jego elementem jest przesunięcie o 50% przewozów pasażerskich i towarowych z transportu drogowego na transport kolejowy i wodny.

Rynki właściwe, na które koncentracja wywiera wpływ

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

Mając na uwadze powyższe oraz kryteria wyznaczania rynków właściwych, na które koncentracja wywiera wpływ, zawarte w rozporządzeniu Rady Ministrów z 23 grudnia 2014 r. w sprawie zgłoszenia zamiaru koncentracji przedsiębiorców (Dz. U. z 2018 r., poz. 367 – dalej „*Rozporządzenie*”) wskazać należy, iż:

- A) W toku postępowania nie zidentyfikowano rynków właściwych, na które koncentracja wywiera wpływ w układzie horyzontalnym. Brak jest bowiem rynków wspólnych dla co najmniej dwóch aktywnych i pasywnego uczestnika koncentracji.

Zgodnie z definicją zawartą w *Rozporządzeniu* rynkiem właściwym, na który koncentracja wywiera wpływ w układzie horyzontalnym (poziomym), 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%.

JV prowadzić będzie działalność jako operator intermodalny, tj. działać będzie jako agent między stroną popytową a podaźową i organizować będzie transport jednostki intermodalnej przy wykorzystaniu innych niezależnych podmiotów (tj. przewoźników, operatorów terminala) na trasach: Litwa - Polska, Litwa - Niemcy oraz Litwa – Włochy.

Grupa LTG nie prowadzi działalności operatora intermodalnego, tj. działalności jaką wykonywać będzie JV, zarówno na trasach objętych przedmiotem Planowanej Transakcji jak również na jakichkolwiek innych trasach.

⁶ Zgodnie z Białą Księgą Komisji Europejskiej: Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu - dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52011DC0144&from=EN>).

Grupa PKP Cargo świadczy usługi operatora intermodalnego, wykorzystując dziennie 6 -7 pociągów (przy czym podkreślić należy, iż nie działa na trasach, na których działać będzie JV). Trzech największych operatorów intermodalnych na obszarze EOG, tj. HUPAC Intermodal, Komiverkeh oraz TX Logistik, wykorzystywało w 2019 r.: odpowiednio 130 -150 pociągów dziennie, ok. 160 pociągów dziennie i ok. 79 pociągów dziennie.

Jak wskazują Zgłaszający JV organizować będzie transport wykorzystując do tego 1-2 pociągi dziennie.

B) Koncentracja wywiera wpływ w układzie wertykalnym na krajowy rynek kolejowych przewozów towarowych.

Uzasadniając powyższe należy wskazać, co następuje.

Zgodnie z definicją zawartą w *Rozporządzeniu*, rynkiem właściwym, na który koncentracja wywiera wpływ w układzie wertykalnym (pionowym), jest każdy rynek właściwy, jeżeli równocześnie :

- 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 oraz
- udział w rynku 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.

Takie określenie rynku właściwego w sprawie zgodne jest z dotychczasowym orzecznictwem Prezes Urzędu⁷, w którym Prezes Urzędu wyraźnie rozróżnił w aspekcie produktowym rynek kolejowych przewozów towarowych zakreślając go w aspekcie geograficznym jako rynek krajowy.

Zakreślenie rynku właściwego jako krajowego rynku kolejowych przewozów towarowych zgodne jest z dotychczasowym orzecznictwem Prezes Urzędu⁸, a także opracowaniem „Raport z badania krajowego rynku transportu towarów (ze szczególnym uwzględnieniem transportu towarów koleją – dalej „Raport”)⁹”. Raport powstał w wyniku przeprowadzonego postępowania wyjaśniającego w sprawie badania krajowego rynku transportu towarów (sygn. akt DAR-401-06/10/JK), którego celem było m.in. zdefiniowanie rynku, do którego należą przewozy towarów koleją. W toku tego postępowania organ antymonopolowy przeprowadził analizę wzajemnej substytucyjności kolejowych przewozów całopociągowych i rozproszonych oraz transportu samochodowego. Przeprowadzone badanie wykazało w

⁷ Decyzje Prezesa Urzędu nr: DKK-39/2011, RWR-44/2012, DKK-40/2015.

⁸ Decyzje Prezesa Urzędu nr: DKK-39/2011, RWR-44/2012, DKK-40/2015.

⁹ Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów, październik 2012 r., raport dostępny na stronie internetowej: www.uokik.gov.pl/analizy_rynkul2.php#faq1814.

szczegółności, iż ze względu na istniejącą wysoką substytucyjność podażową między transportem rozproszonym a całopociągowym rynków tych nie można traktować jako oddzielnych rynków produktowych. Tym samym kolejowy transport całopociągowy i kolejowy transport rozproszony stanowią jeden rynek właściwy. Oceniając z kolei możliwość substytucji transportu samochodowego zgodnie z Raportem, w opinii zdecydowanej większości (ponad 90%) nabywców usług transportu samochodowego dziesięcioprocentowy wzrost jego ceny nie spowoduje przesunięcia popytu na którykolwiek z rodzajów transportu kolejowego. Ponadto w opinii nabywców usług transportowych transport kolejowy nie jest w stanie zapewnić spełnienia niektórych wymogów realizacji usługi, które zapewnia transport samochodowy. Szybkość realizowania dostaw, elastyczność, terminowość, bezpieczeństwo i zapewnienie specyficznych dla danego towaru warunków transportu sprawiają, iż znaczna część towarów przewożonych samochodami nie może być transportowana koleją. Odwrotne sytuacje, tj. gdy określone towary nie mogą być transportowane samochodami, mogą, według nabywców usług transportu kolejowego, pojawiać się jedynie sporadycznie (np. przewóz towarów wielkogabarytowych). Jako czynniki znacząco różniące poszczególne rodzaje transportu oraz ograniczające możliwości substytucji należy wskazać także odmiennosc infrastruktury niezbędnej do świadczenia usług, jak i masę jednorazowej przesyłki, zwłaszcza pomiędzy transportem całopociągowym i samochodowym.

Analiza informacji zawartych w Raporcie wskazuje, iż substytucja popytowa transportu kolejowego przez transport samochodowy jest mało prawdopodobna, co sugeruje, iż usług transportu towarów kolejowego i samochodowego nie można łączyć w jeden rynek produktowy. Przypuszczać można wprawdzie, iż transport kolejowy, chociażby ze względu na dostępność infrastruktury, łatwiejszy jest do zastąpienia przez samochodowy niż odwrotnie, jednakże zarówno opinie nabywców usług transportowych, jak i cechy realizowanych przewozów wskazują, iż substytucyjność pomiędzy tymi rodzajami transportu jest zbyt słaba by można było mówić o jednym rynku właściwym..

Wskazać jednocześnie należy, iż liberalizacja na rynku usług kolejowych przewozów towarowych sprawia, iż coraz częściej przewoźnicy krajowi muszą uwzględniać w swych działaniach zagranicznych przewoźników. Jednakże różnice w warunkach funkcjonowania na poszczególnych rynkach krajowych są nadal zbyt duże, by można było mówić o jednolitym europejskim rynku transportu towarów koleją. Jak wynika z Raportu, podstawową grupą barier wskazaną przez przewoźników kolejowych były bariery prawne związane z koniecznością posiadania licencji na przewóz rzeczy koleją oraz świadectw bezpieczeństwa. Tym samym rynkiem właściwym dla towarowych przewozów kolejowych w aspekcie geograficznym jest rynek krajowy. Takie zakreślenie tego rynku zgodne jest z dotychczasowym wskazanym powyżej orzecznictwem Prezes Urzędu.

Zgłaszający prowadzą działalność w szczególności w zakresie transportu towarów koleją (kolejowych przewozów towarowych) oraz usług wspierających, w tym usług przeładunkowych z terminali intermodalnych.

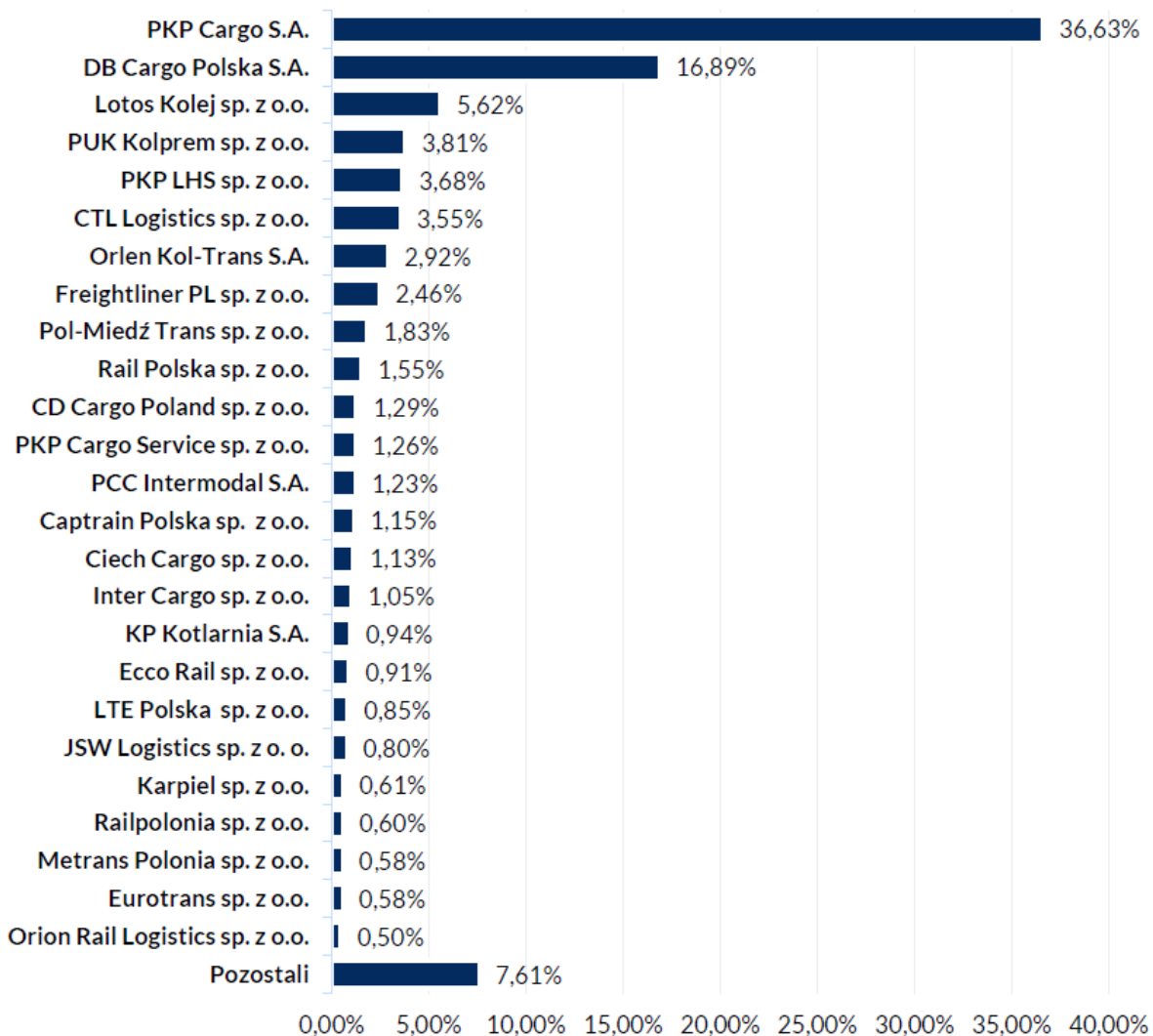


Wspólny przedsiębiorca będzie prowadził działalność jako operator intermodalnym. Jego zadaniem będzie organizowanie kolejowych przewozów jednostek intermodalnych. Realizując powyższe JV będzie nabywał różne usługi od podmiotów zewnętrznych, w tym w szczególności usługi transportu kolejowego (jak wskazano [tajemnica przedsiębiorstwa]) oraz usługi przeładunku z terminali intermodalnych. W przyszłości wystąpią zatem relacje wertykalne między JV jako nabywającym a Zgłaszającymi jako sprzedającymi usługi. Wskazać w tym miejscu należy, iż jak wynika z informacji zawartych w zgłoszeniu, rynkiem na którym takie relacje wystąpią i w którym udział grupy PKP Cargo przekracza próg 30% jest krajowy rynek kolejowych przewozów towarowych.

Charakterystyka krajowego rynku kolejowych przewozów towarowych

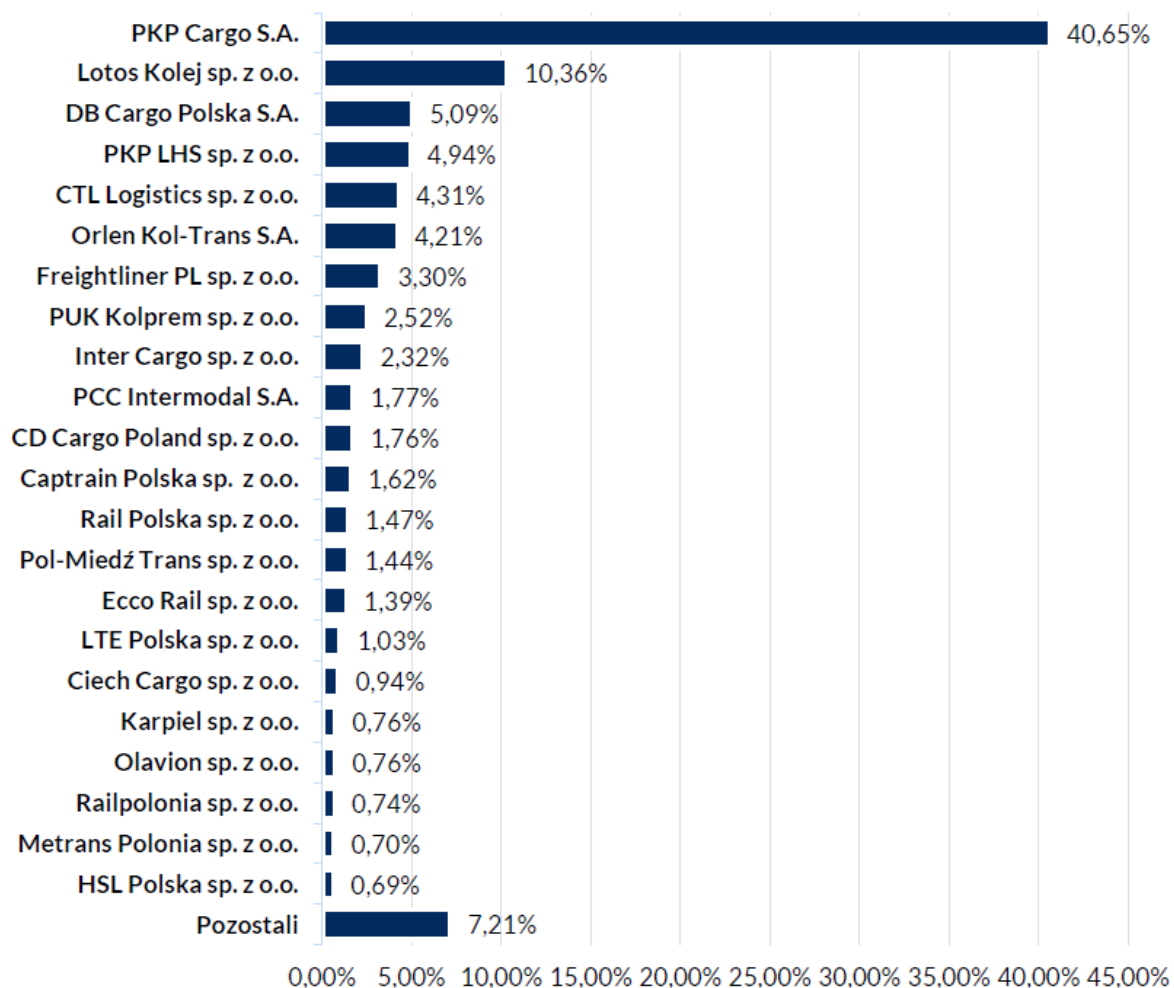
Jak wynika z danych Urzędu Transportu Kolejowego, zawartych w opracowaniu „Podsumowanie 2020 - przewozy pasażerskie i towarowe”¹⁰, wielkość krajowego rynku kolejowych przewozów towarowych w 2020 r., biorąc pod uwagę masę przewiezionych towarów, kształtowała się na poziomie ok. 223,2 mln ton, a biorąc pod uwagę wykonaną pracę przewozową na poziomie ok. 52,2 mld tonokilometrów. Udział przewoźników towarowych w tym rynku w 2020 r., wg masy, przedstawiał się następująco:

¹⁰ <https://utk.gov.pl/pl/dokumenty-i-formularze/opracowania-urzedu-tran/16653,Podsumowanie-2020-przewozy-pasazerskie-i-towarowe.html>



Źródło: Urząd Transportu Kolejowego, „Podsumowanie 2020 - przewozy pasażerskie i towarowe”

Natomiast według pracy przewozowej następująco:



Źródło: Urząd Transportu Kolejowego, „Podsumowanie 2020 - przewozy pasażerskie i towarowe”

W toku postępowania nie zidentyfikowano innych rynków, na które koncentracja wywiera wpływ w układzie wertykalnym.

Podkreślić w szczególności należy, że udział grupy PKP Cargo w zakresie usług przeładunkowych z terminali intermodalnych, biorąc pod uwagę roczną przepustowość terminali intermodalnych, kształtował się na poziomie ok. 5% w rynku krajowym (łączna roczna przepustowość terminali w Polsce to 9.101.990 TEU¹¹; przepustowość terminali grupy PKP w Poznaniu i Gliwicach to 535.630 TEU) oraz ok 15,1% w rynku lokalnym obejmującym okolice Gliwic i ok. 15,9% w rynku lokalnym obejmującym okolice Poznania¹² (łączna przepustowość terminali w okolicach Gliwic ok. 846 TEU, PKP ok. 128 TEU a w okolicach Poznania ok. 737 TEU, PKP ok. 117 TEU).

Na marginesie dodać należy, iż zgodnie z informacjami zawartymi w zgłoszeniu, udział grupy LTG w litewskim rynku usług przeładunkowych z terminali intermodalnych, biorąc pod

¹¹ Jednostek pojemności równoważnych objętości kontenera o długości 20 stóp.

¹² Urząd Transportu Kolejowego, Dane o terminalach intermodalnych, <https://dane.utk.gov.pl/sts/transport-intermodalny/mapa-terminali/16784,Dane-o-terminalach-intermodalnych.html#Mapa>.

uwagę roczną przepustowość terminali intermodalnych, kształtował się w 2020 r. na poziomie poniżej 5%.

C) Z informacji zawartych w zgłoszeniu, wynika, iż w sprawie można wskazać następujące rynki właściwe, na które koncentracja wywiera wpływ w układzie konglomeratowym, (rynki produktowe, obejmujące terytorium Polski lub jej część, w których uczestnicy koncentracji dysponują w 2020 r. udziałem przekraczającym próg 40%):

- krajowy rynek przewozów pasażerskich - udział grupy PKP, biorąc pod uwagę pracę przewozową, kształtował się w 2019 r. na poziomie ok. 57,3%¹³ i należy przypuszczać, że był na podobnym poziomie w 2020 r.
- krajowy rynek udostępnianie przewoźnikom infrastruktury kolejowej na sieci zarządzanej przez grupę PKP - udział grupy PKP w tak zakreślonym rynku wynosi 100%.

Jak ponadto wynika z informacji zawartych w zgłoszeniu, ze względu na powierzoną grupie PKP działalność związaną z dostawą energii elektrycznej dla potrzeb przewoźników kolejowych nie można wykluczyć, że grupa PKP posiada także udział przekraczający istotnie 40% także w tak zakreślonym rynku krajowym.

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

Przepis art. 18 *ustawy o ochronie konkurencji* stanowi, iż Prezes Urzędu wydaje zgodę, w drodze decyzji, na dokonanie koncentracji, w wyniku której konkurencja na rynku nie zostanie istotnie ograniczona, w szczególności przez powstanie lub umocnienie pozycji dominującej na rynku, 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 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

¹³ <https://dane.utk.gov.pl/sts/sprawozdania-roczne/sprawozdania-z-funkcjonowania-ryнку-transportu-kolejowego-w-2019-r.html>

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 fuzji będzie skutkowało wydaniem zakazu dokonania koncentracji, a jedynie mające charakter „istotnego” ograniczenia.

Analiza skutków niniejszej koncentracji wykazała, iż w jej wyniku nie dojdzie do istotnego ograniczenia konkurencji na żadnym z rynków, na których prowadzą działalność jej uczestnicy. Oceniając zasadność wyrażenia zgody na przeprowadzenie tej koncentracji Prezes Urzędu wziął pod uwagę następujące argumenty.

Przedmiotowa koncentracja nie wywiera wpływ w układzie horyzontalnym na żaden rynek właściwy, bowiem brak jest rynków wspólnych dla uczestników koncentracji.

Rynkiem właściwym, na który koncentracja wywiera wpływ w układzie wertykalnym, jest krajowy rynek kolejowych przewozów towarowych. JV jako operator intermodalny nabywać będzie usługi kolejowych przewozów towarowych, a udział PKP Cargo w krajowym rynku kolejowych przewozów towarowych w 2020 r. przekroczył 30% i kształtował się na poziomie:

- ok. 36,6 % – biorąc pod uwagę masę przewiezionych towarów,
- ok. 40,6 % – biorąc pod uwagę pracę przewozową.

Stwierdzić jednakże należy, że koncentracja nie wpłynie negatywnie ani na konkurentów PKP Cargo, ani na konkurentów JV. Brak jest bowiem podstaw do uznania, że koncentracja ta, z uwagi na stosunkowo niewielką skalę działalności JV – 1-2 pociągi dziennie i otwartość na zakupy usług od innych podmiotów, z jednej strony spowoduje ograniczenie możliwości sprzedaży konkurentom PKP Cargo, z drugiej natomiast strony, że wpłynie na ograniczenie możliwości zakupu usług w zakresie transportu kolejowego przez konkurentów JV.

W sprawie zdefiniowano także rynki na które koncentracja wywiera wpływ w układzie konglomeratowym, tj. krajowy rynek przewozów pasażerskich (udział grupy PKP w tym rynku, biorąc pod uwagę pracę przewozową, kształtował się w 2019 r. na poziomie ok. 57,3%) oraz krajowy rynek zarządzania infrastrukturą kolejową (udział grupy PKP w tym rynku kształtował się w 2019 r. na poziomie ok. 95%). W przypadku rynków, na które koncentracja wywiera wpływ w układzie konglomeratowym w związku z wysokim udziałem grupy PKP należy wskazać, iż brak jest podstaw do uznania, że w wyniku koncentracji siła rynkowa grupy PKP z tych rynków zostanie przeniesiona na rynek, na którym prowadzić będzie działalność wspólny przedsiębiorca.



Reasumując, w niniejszej sprawie nie występują rynki, na które planowana koncentracja wywierałaby wpływ w układzie horyzontalnym. Jednocześnie analiza skutków niniejszej koncentracji wykazała, iż w jej wyniku nie dojdzie do istotnego ograniczenia konkurencji na rynkach, na które koncentracja wywiera wpływ w układzie wertykalnym, jak i konglomeratowym. Tym samym, w ocenie organu antymonopolowego, występowanie w przedmiotowej sprawie rynku właściwego w układzie konglomeratowym pozostaje bez wpływu na ocenę skutków rozpatrywanej koncentracji.

Mając powyższe na uwadze organ antymonopolowy uznał, iż zamierzona koncentracja spełnia kryterium wskazane w art. 18 *ustawy o ochronie konkurencji*, bowiem w jej wyniku nie dojdzie do istotnego ograniczenia konkurencji na wskazanych rynkach, 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 2021 r., poz. 275) w związku z art. 479²⁸ § 2 ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. Kodeks postępowania cywilnego (t.j. 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 (t.j. 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.

Zgodnie z art. 105 ust. 1 zd. 1 ustawy o kosztach sądowych w sprawach cywilnych, wniosek o przyznanie zwolnienia od kosztów sądowych należy zgłosić na piśmie lub ustnie do protokołu w sądzie, w którym sprawa ma być wytoczona lub już się toczy.

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 wykaze, 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
DYREKTOR
Departamentu Kontroli Koncentracji
Robert Kamiński

Otrzymują:

1. PKP CARGO S.A., Warszawa
2. LTG Cargo Polska sp. z o.o., Warszawa