



**PREZES
URZĘDU OCHRONY
KONKURENCJI I KONSUMENTÓW**

Zylib

DDI-1-411/41/585/02/KMB

Warszawa, 2002-09-20

Decyzja Nr DDI -81/2002

Na podstawie art. 17 w związku z art. 12 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. *o ochronie konkurencji i konsumentów* (Dz. U. Nr 122, poz. 1319, z późn. zm.), Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów *wydaje zgodę* na dokonanie koncentracji, polegającej na przejęciu przez DB Sechste Vermögensverwaltungsgesellschaft mbH z siedzibą w Berlinie (Niemcy), w następstwie nabycia 65,4 % akcji w drodze oferty publicznej, bezpośredniej kontroli nad spółką Stinnes AG z siedzibą w Mülheim an der Ruhr (Niemcy).

UZASADNIENIE

W dniu 14 sierpnia 2002 r. do Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów wpłynęło zgłoszenie zamiaru koncentracji przedsiębiorców, polegającej na przejęciu przez DB Sechste Vermögensverwaltungsgesellschaft mbH z siedzibą w Berlinie (Niemcy), dalej jako „DB Sechste”, bezpośredniej kontroli nad spółką Stinnes AG z siedzibą w Mülheim an der Ruhr (Niemcy), dalej jako „Stinnes AG”, w następstwie nabycia 65,4 % akcji w drodze oferty publicznej.

W związku z tym, iż :

- spełnione zostały niezbędne przesłanki uzasadniające obowiązek zgłoszenia koncentracji, bowiem łączny obrót ww. przedsiębiorców w roku obrotowym poprzedzającym rok zgłoszenia przekraczał wartość 50 mln euro, tj. wartość określoną w art. 12 ust. 1 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. *o ochronie konkurencji i konsumentów* (Dz. U. Nr 122, poz. 1319, z późn. zm.), zwanej dalej ustawą antymonopolową,

- przejęcie bezpośredniej kontroli nad innym przedsiębiorcą, jest jednym ze sposobów koncentracji, określonym w art. 12 ust. 2 ww. ustawy,
- w przedmiotowej sprawie nie występuje żadna okoliczność z katalogu przesłanek egzoneracyjnych, wymienionych w art. 13 ustawy antymonopolowej, powodująca odstąpienie od obowiązku zgłoszenia koncentracji,

Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, zwany dalej Prezesem Urzędu, wszczął postępowanie w niniejszej sprawie, o czym powiadomił stronę pismem z dnia 21 sierpnia 2002 r.

Przedmiotowe zgłoszenie zostało wystosowane do Urzędu w dniu 13 sierpnia 2002 r. Z uwagi na fakt, iż zarząd DB Sechste złożył akcjonariuszom Stinnes AG publiczną ofertę kupna większościowego pakietu akcji tej spółki 6 sierpnia br., tym samym nie został przekroczony, określony w art. 94 ust. 4 ww. ustawy, 7-dniowy termin na zgłoszenie zamiaru koncentracji.

W trakcie postępowania Prezes Urzędu ustalił, co następuje:

Opis transakcji

Zamierzona transakcja polega na nabyciu przez DB Sechste (spółka należąca do grupy kapitałowej Deutsche Bahn), w drodze oferty publicznej, co najmniej 65,4 % akcji spółki Stinnes AG. Publiczna oferta kupna większościowego pakietu akcji złożona została przez zarząd DB Sechste akcjonariuszom Stinnes AG 7 sierpnia br., zaś największy akcjonariusz Stinnes AG, Stinnes Vermögensverwaltung – Aktiengesellschaft (podmiot w 100 % zależny od E. ON. AG), który obecnie posiada kapitału zakładowego zobowiązał się do zaakceptowania oferty. Przedmiotem transakcji jest spółka Stinnes AG, wraz z wszystkimi spółkami zależnymi stanowiącymi grupę kapitałową Stinnes, w tym jednoosobowymi spółkami : Schenker działającą w zakresie transportu, Brenntag, działającą w zakresie obrotu chemikaliami oraz Interfer, działającą w zakresie surowców (obrotu stałą i innymi surowcami).

Według informacji przedstawionych przez wnioskodawcę grupa kapitałowa Deutsche Bahn zamierza przekształcić Stinnes AG w spółkę wiodącą w pionie logistyki koncernu. W pionie tym ma być ulokowana w przyszłości krajowa i międzynarodowa działalność logistyczna i transport kolejowy grupy kapitałowej Deutsche Bahn (włącznie z działalnością wniesioną w tym zakresie przez Stinnes AG).

Spółka zależna od Stinnes AG - Schenker ma nadal prowadzić działalność operacyjną na rynku jako samodzielna jednostka handlowa i zostać wzmocniony przez dodatkową działalność w zakresie sprzedaży. Nie przewiduje się fuzji Schenkera i DB Cargo właściwej w sprawach pionu Ruchu Towarowego / Logistyki Koncernu Deutsche Bahn.

Po okresie przejściowym Deutsche Bahn zamierza rozstać się z dwoma polami działalności spółki Stinnes AG, czyli chemią (Brenntag) i surowcami (Interfer), gdyż nie należą one do głównych pól działalności koncernu Deutsche Bahn. Data ich zbycia nie jest jeszcze ustalona.

Przyczyny transakcji

Za sprawą zgłaszanej transakcji grupa Deutsche Bahn dąży do realizacji strategicznego celu, jakim jest uzyskanie na rynku szerszym niż rynek rodzimy, pozycji oferenta zintegrowanych usług logistycznych, z kompletną paletą ofertową w Niemczech i Europie. Przejęcie spółki Stinnes AG stanowi zatem dla grupy ważny krok w kierunku internacjonalizacji jej usług w zakresie transportu towarów. W odniesieniu do istotnego w minionych latach wzrostu popytu na ogólne pakiety usług logistycznych i spedycyjnych w przestrzeni europejskiej, zamiar koncentracji przyczyni się do uzyskania przez spółkę przejmującą dodatkowych zdolności logistycznych. Dzięki sieci sprzedaży Schenkera, DB Sechste uzyska w przyszłości dodatkowe możliwości bezpośredniej obsługi klientów na obszarze Europy. W ten sposób, DB Sechste będzie mógł prowadzić akwizycję zwrotnych ładunków także dla transportu szynowego oraz rozwijać innowacyjne koncepcje pociągów w ruchu pierścieniowym i modeli transportowych dla sensownego z punktu widzenia polityki komunikacyjnej połączenia transportu drogowego i kolejowego.

Zgodnie z powyższym zasadniczym celem transakcji będzie zatem możliwość zaoferowania przez grupę Deutsche Bahn swoim klientom kompletnych usług, do czego brakowało jej wcześniej niezbędnych środków i doświadczenia. Możliwości takie posiada natomiast Stinnes AG, za pośrednictwem spółki zależnej Schenker. Poprzez połączenie uzupełniających się działalności stron dojdzie do zmiany właściciela u istniejącego już oferenta kompletnych usług, spółki Schenker.

Uczestnicy koncentracji.

DB Sechste Vermögensverwaltungsgesellschaft mbH z siedzibą w Berlinie (Niemcy) jest spółką z ograniczoną odpowiedzialnością prawa niemieckiego, należąca do grupy kapitałowej Deutsche Bahn, koncernu transportowo – logistycznego, na którego czele stoi spółka Deutsche Bahn AG z siedzibą w Berlinie (Niemcy, jedynym akcjonariuszem Deutsche Bahn AG jest Republika Federalna Niemiec). Grupa Deutsche Bahn działa na rynku niemieckim w warunkach monopolu sieciowego w zakresie świadczenia usług transportu kolejowego. Ponadto przedmiotem faktycznej działalności grupy jest przeładunek towarów, magazynowanie, składowanie i przechowywanie towarów, towarowy transport drogowy oraz pozostała działalność wspierająca dla transportu lądowego. Z punktu widzenia przedmiotowej transakcji działalność grupy Deutsche Bahn pokrywa się z działalnością spółek zależnych Stinnes AG jedynie na rynku przewozu towarów i logistyki.

W roku 2001 globalny obrót grupy kapitałowej Deutsche Bahn wyniósł [] w tym na rynku polskim – [] (grupa nie przekroczyła jednak [] udziału na żadnym z polskich rynków). W skład grupy wchodzi ponad 100 przedsiębiorców, działających przede wszystkim na terenie Niemiec.

Grupa Deutsche Bahn prowadzi działalność na terenie Polski przede wszystkim za pośrednictwem następujących podmiotów :

1. **Eurolines Polska sp. z o.o. i Polonia Tours International sp. z o.o., obu z siedzibą w Warszawie**, których wszystkie udziały należą do spółki Deutsche Touring GmbH z siedzibą we Frankfurcie nad Menem (Niemcy), której [] udziałów należy do niemieckiego podmiotu zależnego grupy Deutsche Bahn spółki DB Reise & Touristik AG oraz **Bayern Express & P.Kuhn Berlin GmbH z siedzibą w Berlinie**, spółki której wszystkie udziały należą do DB Reise & Touristik AG. Przedsiębiorcy ci świadczą na terenie Polski usługi transportowe (komunikacji autobusowej) na rzecz indywidualnych odbiorców. Ich obrót w 2001 r. wyniósł [] Euro.
2. Niemiecki podmiot zależny grupy Deutsche Bahn, DB Cargo AG, posiada [] udziałów w ATG Autotransportlogistic GmbH, z siedzibą w Eschorn (Niemcy), która z kolei posiada [] udziałów w **Autologicistic Poland sp. z o.o. z siedzibą w Tychach**, [] udziałów w **ATG Transport Kolsped Logistic sp. z o.o. z siedzibą w Małaszewiczach**, oraz [] udziałów w **Auto Terminal Śląsk sp. z o.o. z siedzibą w Dąbrowie Górniczej**. Spółki te

świadczą usługi przewozu towarów i logistyczne. Ich obrót w 2001 roku wyniósł [] Euro.

3. Niemiecki podmiot zależny grupy Deutsche Bahn [] ([] udziałów), DE-Consult Deutsche Eisenbahn-Consulting GmbH posiada [] udziałów w spółce GI-Consult Geo Information Consult GmbH, z siedzibą w Berlinie (Niemcy), która z kolei posiada [] udziałów w **GI-Consult Geo Information Consult Polska sp. z o.o.**, z siedzibą w **Warszawie**. Spółka ta świadczy usługi doradcze związane z transportem. Jej obrót w 2001 r. wyniósł []

4. Ponadto **Scandlines AG**, niemiecka spółka zależna Deutsche Bahn, świadczyła usługi przewozowe osób i towarów (na 16 trasach promowych na Bałtyku). Wartość tych usług łącznie z usługami świadczonymi na Węgrzech, w Szwajcarii, Finlandii, Francji, Grecji, Luksemburgu i Słowenii wyniosła około []

Stinnes AG z siedzibą w Mülheim an der Ruhr (Niemcy) spółka będąca pasywnym uczestnikiem koncentracji, jest spółką – matką dla Grupy Stinnes, prowadzącej działalność w zakresie transportu (poprzez spółkę jednoosobową Schenker), obrotu chemikaliami (poprzez spółkę jednoosobową Brenntag), surowców (obrotu stałą i innymi surowcami poprzez spółkę jednoosobową Interfer) oraz handlu hurtowego. Faktyczną działalność grupy należy zakwalifikować jako towarowy transport drogowy, przeładunek towarów, magazynowanie, składowanie i przechowywanie towarów oraz pozostałą działalność wspierającą transport drogowy, co pokrywa się z tym zakresem działalności Deutsche Bahn.

Akcje spółki są dopuszczone do publicznego obrotu i notowane na giełdzie. Największym akcjonariuszem Stinnes AG jest spółka Stinnes Vermögensverwaltung – Aktiengesellschaft (podmiot w 100 % zależny od E. ON. AG), który obecnie posiada [] kapitału zakładowego. Przedsiębiorca ten zobowiązał się do zaakceptowania oferty kupna większościowego pakietu akcji Stinnes AG.

W roku 2001 grupa Stinnes, w skład której wchodzi około 50 przedsiębiorców zależnych osiągnęła obrót w wysokości [] Euro, w tym [] w Polsce. Grupa nie przekroczyła jednak [] udziału na żadnym z polskich rynków. Grupa jest obecna na rynku polskim w sektorze transportowym za pośrednictwem swoich podmiotów zależnych : Spedpol sp. z o.o., Schenker sp. z o.o., Scanspol sp. z o.o., Intertec Polska sp. z o.o., ITC Logistic sp. z o.o. oraz w sektorze chemikaliów poprzez spółki HCI Poland Limited sp. z o.o., Brenntag sp. z o.o., Alcafood Polska sp. z o.o. Brenntag Eurochem sp. z o.o. Ponadto Stinnes posiada także spółkę Agencja Celna Spedpol sp. z o.o.

Rynek właściwy w sprawie.

W myśl art. 4 pkt 8 ustawy antymonopolowej, 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*).

Biorąc pod uwagę określone wyżej kryteria ustawowe stwierdzić należy, że w niniejszej koncentracji rynkami właściwymi w sprawie są :

- rynek krajowych usług kurierskich, ekspresowych i pocztowych,
- rynek międzynarodowych usług kurierskich, ekspresowych i pocztowych,
- rynek krajowych usług przewozu towarów i logistyki,
- rynek międzynarodowych usług przewozu towarów i logistyki,

Za takim określeniem rynku przemawiają następujące względy:

- konieczność odróżnienia przewozu paczek i przewozu towarów,
- konieczność odróżnienia przewozów krajowych od przewozów międzynarodowych. Przy czym pojęcia te odnoszą się nie tylko do rynku geograficznego, ale dotyczą również aspektu produktowego rynku właściwego, bowiem usługi te różnią się w sposób zasadniczy, w zależności od obszaru przewozu.

Rynek krajowych i międzynarodowych usług kurierskich, ekspresowych i pocztowych.

Rynek ten obejmuje standaryzowane usługi przewozu paczek, pozostające poza monopolem poczty, przez przedsiębiorców działających na rynkach krajowych i międzynarodowych.

Poza usługami przewozu paczek do tego segmentu rynku zalicza się także usługi lokalnych, krajowych i zagranicznych służb kurierskich. Usługi te, świadczone przez służby kurierskie charakteryzują się tym, iż dokumenty i mniejsze przesyłki są transportowane

bezpośrednio od ekspedytora do odbiorcy, co jest w dużym zakresie wykorzystywane zwłaszcza w obszarze śródmiejskim. Można jednak zaobserwować tendencję łączenia działalności kurierów w obszarze śródmiejskim z systemowymi przewozami paczek służb zajmujących się przewozem lub międzynarodowych służb kurierskich, jak FEDEX, DHL lub UPS.

Należy zauważyć, iż żadna ze stron nie prowadzi w większym stopniu działalności na rynkach krajowym i międzynarodowym usług kurierskich, ekspresowych i pocztowych. Przykładowo udział spółek koncernu Deutsche Bahn wyniósł w roku 2000 na rynku niemieckim [] Podobnie należy określić łączną siłę rynkową przedsiębiorców na innych rynkach krajowych, w tym rynku polskim oraz na rynku międzynarodowym.

Rynek krajowych i międzynarodowych usług przewozu towarów i logistyki

Sposób świadczenia usług przewozu towarów i logistyki, w tym przede wszystkim wszystkie składniki takiej usługi różnią się znacznie w przypadku usług wykonywanych na terytorium jednego kraju i tych, które wiążą się z przekraczaniem granic państwowych., co wiąże się z koniecznością odrębnego traktowania rynku usług krajowych i międzynarodowych. Wpływ na odrębne traktowanie tych rynków, ma również fakt, iż znacznie większe odległości pokonywane przez towary w obrocie międzynarodowym wpływają na stopień skomplikowania świadczonej usługi. Transport międzynarodowy towarów odbywa się drogami kolejowymi, z wykorzystaniem samochodów ciężarowych oraz drogą morską, często także w układzie kombinowanym. Podobnie należy potraktować transport poszczególnych rodzajów towarów. Każdy z przedsiębiorców działających na rynku międzynarodowego przewozu towarów wykorzystuje z konieczności różne drogi i środki transportu, co podyktowane jest przede wszystkim długością łańcuchów transportowych i zróżnicowanymi potrzebami odbiorców, czy też samych przewoźników. W związku z tym, podział rynku na segmenty, które mogłyby być uznane za odrębne rynki produktowe należy uznać za niecelowe z punktu widzenia zasad konkurencji panującej na rynku. Powyższą charakterystykę rynku potwierdza praktyka największych firm transportowych i logistycznych działających na skalę międzynarodową.

Udziały w rynku międzynarodowych przewozów towarowych i logistyki wynoszą dla Deutsche Bahn [] zaś dla Stinnes AG [] Łączny udział nie przekroczy więc [] % rynku.

Krajowe rynki transportu towarów i logistyki charakteryzują się, w opinii wnioskodawcy, wielością różnych uczestników o różnej specjalizacji i ukierunkowaniu

działań oraz różnymi elementami usług, które mogą być ze sobą w różny sposób łączone. Łączy się to z jednolitym charakterem warunków konkurencji w obrębie rynku. Fakt ten powoduje, iż dalszy podział rynku produktowego powodowałby zaciemnienie rzeczywistego obrazu panującej na nim konkurencji.

Różnorodność usług jest wynikiem niewielkich ograniczeń w dostępie do rynku usług przewozu towarów i logistyki, co powoduje wzajemne przenikanie się różnych segmentów rynku. Znaczenie w tym zakresie mają nieograniczony dostęp do rynku, płynność usług świadczonych przez poszczególnych jego uczestników oraz powszechność stosowanych na tym rynku umów podwykonawstwa, co daje możliwość dostępu do rynku bez konieczności oferowania szerokiej palety usług. Zarówno struktura popytu, jak i organizacja dostępnych na rynku usług przemawia raczej za traktowaniem transportu towarowego w wymiarze krajowym jako specyficznego typu działalności, której zasadniczym wyróżnikiem jest dążenie do stworzenia kompleksowej oferty usług, umożliwiającej zaspokojenie wszystkich potrzeb klienta, w zakresie załadunku, spedycji i rozładunku.

Charakterystyka popytu umożliwia również skuteczną działalność rynkową średnim i małym przedsiębiorstwom transportowym, jako że zapotrzebowanie na usługi o zasięgu ogólnoeuropejskim jest stosunkowo niewielkie. Duże przedsiębiorstwa działają więc jako konkurenci mniejszych usługodawców, co stanowi jedną z cech wyróżniających rynek usług przewozu towarów i logistyki jako właściwy rynek produktowy (właściwy rynek usług). Podczas gdy niektórzy oferenci chcą świadczyć kompletną ofertę (potem jednak zlecają różne jednostkowe usługi podwykonawcom), inni specjalizują się w określonych jednostkowych usługach na różnych szczeblach obrotu. Jednym z kluczowych czynników na rynku są stosunki z klientami i dostawcami i know how w zakresie logistyki, co niezależnie od wielkości przedsiębiorstwa w decydujący sposób stanowi o konkurencyjności. Dlatego także drobni, mobilni oferenci o niskich kosztach mogą wystawić wielkich uczestników rynku skuteczną presję konkurencyjną. Nowsze zmiany zmierzają nawet do tego, że właśnie oferenci osiągający szczególnie wysoką marżę, rezygnują z bazowych usług spedycyjnych, a zwłaszcza z świadczenia usług transportowych i zamiast tego koncentrują się na sterowaniu kompleksowymi procesami logistycznymi na bazie informatycznej.

Ze względu na fakt, iż działalność spółek należących do koncernu Deutsche Bahn praktycznie ogranicza się do krajowego rynku Niemiec rynkiem wspólnym dla obu uczestników koncentracji będzie rynek ograniczający się do obszaru tego kraju, co wynika zwłaszcza z istniejących jeszcze barier w dostępie do sieci szynowej innych krajów. Udziały przedsiębiorstw uczestniczących w koncentracji na niemieckim rynku przewozów towarów i

logistyki wspólnie nie przekraczają na Deutsche Bahn - Stinnes AG. Udział stron na rynkach przewozu towarów i logistyki w innych krajach nie przekracza %, z wyjątkiem Szwecji, gdzie obrót Stinnes AG przekracza rynku.

Podobnie należy ocenić sytuację na rynku polskim, gdzie działają spółki należące do grupy Deutsche Bahn, a także przedsiębiorcy zależni od Stinnes AG. Obrót spółek należących do Deutsche Bahn na polskim rynku przewozów towarów i logistyki wyniósł jednak w 2001 roku zaledwie 1,1 mln Euro, co powoduje, iż przejście pośredniej kontroli nad spółkami zależnymi od Stinnes AG działającymi na terytorium Polski stanowi w istocie zmianę właściciela u istniejącego już oferenta kompletnych usług transportu towarów i logistyki, zaś niski udział w rynku polskim spółek Deutsche Bahn gwarantuje, iż koncentracja nie będzie miała wpływu na rynek Rzeczypospolitej Polskiej.

Na podstawie materiału zgromadzonego w sprawie i powyższych ustaleń organ antymonopolowy zważył, co następuje.

Przepis art. 17 ustawy antymonopolowej stanowi, iż Prezes Urzędu wydaje zgodę na dokonanie koncentracji, w wyniku której nie powstanie lub nie umocni się pozycja dominująca na rynku i wskutek czego konkurencja na rynku nie zostanie istotnie ograniczona. Dla zastosowania tego przepisu niezbędne jest zatem wykazanie, że wskutek koncentracji:

- a) nie powstanie lub nie umocni się pozycja dominująca,
- b) konkurencja na rynku nie zostanie istotnie ograniczona.

Ad a) Definicja pozycji dominującej określona jest w art. 4 pkt 9 ustawy antymonopolowej. Zgodnie z tą definicją, dominująca pozycja rynkowa przedsiębiorcy to pozycja, która umożliwia mu zapobieganie skutecznej konkurencji na rynku właściwym poprzez stworzenie mu możliwości działania w znacznym stopniu niezależnie od konkurentów, kontrahentów oraz konsumentów. Ustawa wprowadza domniemanie (wzruszalne), że przedsiębiorca ma pozycję dominującą, jeżeli jego udział w rynku przekracza 40 %.

Odnosząc się do skutków przedmiotowej koncentracji w aspekcie międzynarodowego rynku usług przewozu towarów i logistyki łączny udział w rynku przedsiębiorców należy określić na . Wielkość ta oraz duża liczba przedsiębiorców działających na rynku właściwym powodują, iż omawiana koncentracja nie pozwoli na osiągnięcie w jej wyniku pozycji dominującej.

Ze względu na fakt, iż udział spółek należących do grupy kapitałowej Deutsche Bahn w polskim rynku transportu towarów i logistyki jest bardzo niski (obróć wielkości 1,1 mln. euro rocznie) należy stwierdzić, iż przejęcie przez grupę kapitałową Deutsche Bahn spółki Stinnes AG, działającej na tym rynku przez przedsiębiorcę zależnego spółkę Schenker nie spowoduje uzyskania siły rynkowej pozwalającej wpływać na obraz konkurencji panującej na rynku, a tym bardziej na osiągnięcie pozycji dominującej.

Z uwagi na bardzo niskie udziały spółek uczestniczących w koncentracji, w dalekim stopniu odbiegające od udziałów pozwalających wpływać na rynki krajowy i międzynarodowy usług kurierskich, ekspresowych i pocztowych omawiana transakcja nie spowoduje uzyskania pozycji dominującej również na tym rynku.

Ad b) Analizując wpływ przedmiotowej transakcji na stan konkurencji na rynku, należy przede wszystkim stwierdzić, iż ze względu na siłę rynkową, którą będą dysponować uczestnicy, koncentracja nie niesie ze sobą niebezpieczeństwa ograniczenia konkurencji na którymkolwiek z rynków. W zakresie rynku usług międzynarodowych przewozów towarów i logistyki łączny udział spółek nie spowoduje uzyskania odpowiedniej siły rynkowej, która umożliwiłaby wpływanie, w sposób sprzeczny z prawem, na stan konkurencji panującej na rynku oraz na naruszanie interesów innych przedsiębiorców i konsumentów. Zgłaszana transakcja nie spowoduje ponadto żadnych realnych zmian w dalszym istnieniu konkurencji na rynkach przewozu towarów i logistyki ponieważ nie doprowadzi do połączenia dwóch oferentów kompletnych powstania nowego oferenta kompletnych usług, gdyż stanowi w istocie zmianę właściciela u istniejącego już oferenta kompletnych usług.

Ze względu na fakt, iż krajowe rynki wspólne spółek ograniczają się do obszaru Niemiec, należy stwierdzić, iż omawiana koncentracja nie będzie miała wpływu na żaden horyzontalny, wertykalny lub konglomeratowy produktowy rynek polski.

Stan konkurencji na rynku krajowym i międzynarodowym usług kurierskich, ekspresowych i pocztowych nie zostanie zaś ograniczony z uwagi na znikome udziały rynkowe spółek uczestniczących w koncentracji.

Reasumując należy stwierdzić, iż planowana koncentracja spełnia przesłanki określone w art. 17 ustawy antymonopolowej. Postępowanie w sprawie wykazało, iż przejęcie kontroli nad Stinnes AG przez DB Sechste nie przyczyni się do powstania, a tym bardziej do umocnienia pozycji dominującej na międzynarodowym i polskim rynkach przewozów towarowych i logistyki oraz na rynkach polskim i międzynarodowym usług kurierskich,

ekspresowych i pocztowych, a także, iż nie dojdzie do istotnego ograniczenia konkurencji na tych rynkach. Stąd wyrażenie zgody na dokonanie koncentracji jest uzasadnione.

Wobec powyższego orzeczono jak w sentencji.

Od niniejszej decyzji stronie przysługuje odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie – sądu antymonopolowego za pośrednictwem Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, w terminie dwóch tygodni od dnia doręczenia decyzji.

*Z upoważnienia
Prezesa Urzędu Ochrony
Konkurencji i Konsumentów*

D Y R E K T O R
Departamentu Przemysłu i Infrastruktury
Andrzej Graduszyński

Otrzymują:

Panowie

Jarosław Sroczyński

Piotr Milczarek

Pełnomocnicy

S.Sołtysiński, A.Kawecki & A.Szlęzak

Doradcy Prawni Spółka Komandytowa

ul. Wawelska 15 B.

