



**PREZES
URZĘDU OCHRONY
KONKURENCJI I KONSUMENTÓW**

L.dz. DDI-I-411-26/662/2001/RK

Warszawa, dn. 31 lipca 2001 r.

DECYZJA nr DDI - 38/2001

Na podstawie art. 19 ust. 1 w związku z art. 12 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 15 grudnia *o ochronie konkurencji i konsumentów* (Dz. U. nr 122 poz. 1319) Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów **zakazuje dokonania koncentracji**, polegającej na przejęciu przez Polski Koncern Naftowy ORLEN S.A. z siedzibą w Płocku kontroli nad Przedsiębiorstwem Przeladunku Paliw Płynnych Naftoport Sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku.

UZASADNIENIE

W dniu 24 maja 2001 r. do Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów wpłynął od Polskiego Koncernu Naftowego ORLEN S.A. z siedzibą w Płocku (zwanego dalej ORLEN) wniosek zgłoszenia zamiaru koncentracji przedsiębiorców, polegającej na przejęciu kontroli nad Przedsiębiorstwem Przeladunku Paliw Płynnych Naftoport Sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku (zwanego dalej Naftoport).

W związku z tym, iż spełnione zostały niezbędne przesłanki uzasadniające zgłoszenie koncentracji - łączny obrót ww. podmiotów przekraczał wartość podaną w art. 12 ust. 1 ustawy *o ochronie konkurencji i konsumentów*, a przejęcie kontroli nad przedsiębiorcą jest jednym ze sposobów koncentracji, określonym w art. 12 ust. 2 pkt 2 ww. ustawy - Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów (zwany dalej organem antymonopolowym) wszczął postępowanie w tej sprawie, o czym zawiadomił strony pismem z dnia 28 maja 2001 r.

We wniosku zgłaszającym zamiar koncentracji ORLEN wskazał, że przyczynami zamierzonej operacji jest zwiększenie zaangażowania w Naftoporcie oraz uzyskanie pozycji udziałowca dominującego w tej spółce. Pozwoli to na wzmocnienie jego pozycji przy gwarantowaniu zapotrzebowania na ropę oraz zmniejszy ryzyko związane ze

skutkami przerwania lub ograniczenia dostarczania ropy naftowej drogą lądową. Ponadto zwiększenie udziału do ponad 50 % pozwoli na uzyskanie znacznych wpływów nad punktem przeładunkowym ropy naftowej dla polskich rafinerii oraz w tranzycie, przez co także zostanie wzmocniona pozycja ORLENU.

Przejęcie kontroli nad Naftoportem ma także czysto finansowe podłoże, gdyż zwiększy udział ORLENU w wygenerowanym przez Naftoport zysku. Należy w tym miejscu wskazać, że wynik finansowy Naftoportu w roku 2000 wyniósł co daje spółce rentowność na poziomie 42,6 %.

W trakcie postępowania w sprawie koncentracji organ antymonopolowy szczegółowo przeanalizował dane zawarte we wniosku ORLENU. Dodatkowo, w celu wszechstronnego zbadania sprawy, Prezes UOKiK kilkakrotnie zwracał się do tej spółki o dodatkowe informacje. Ponadto organ antymonopolowy zwracał się do podmiotów działających na rynku przeładunku ropy naftowej i produktów ropopochodnych drogą morską (PPS Port Północny Sp. z o.o., Naftoport Sp. z o.o., Naftobazy Sp. z o.o.) o dane dotyczące ilości i wartości zrealizowanych usług w latach 1999 i 2000 jak również zdolności przeładunkowych tych podmiotów.

Dodatkowo organ antymonopolowy wystąpił o opinię w sprawie ewentualnych skutków jakie może wywołać w sektorze naftowym przejęcie przez jednego z producentów paliw kontroli nad Naftoportem następujące podmioty:

- Polską Organizację Przemysłu i Handlu Naftowego,
- Rafinerię Gdańską S.A.,
- PERN S.A.,
- PPS Port Północny Sp. z o.o.

Organ antymonopolowy zwrócił się również do Ministra Skarbu Państwa o informacje dotyczące wydanych pozwoleń na dzierżawę terenów pod budowę stanowisk służących do przeładunku ropy naftowej i produktów ropopochodnych.

Na podstawie zebranych informacji organ antymonopolowy ustalił, co następuje:

I Ogólna charakterystyka sektora naftowego w Polsce

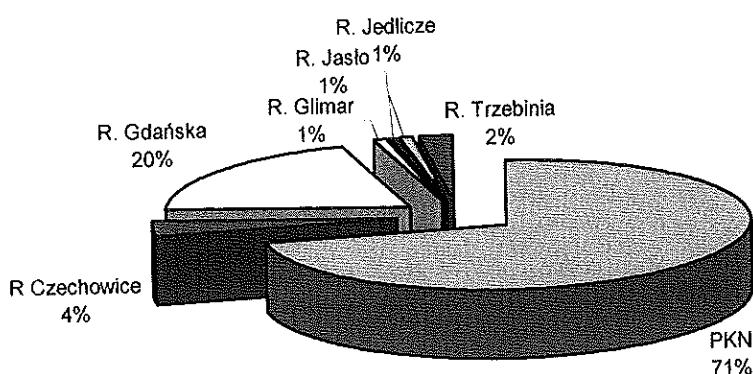
I Przerób ropy naftowej w Polsce

W chwili obecnej w Polsce działalność produkcyjną prowadzi siedem rafinerii z łączną zdolnością przerobową 18,8 mln ton ropy naftowej rocznie. Największą moc posiada Polski Koncern Naftowy ORLEN S.A. Jego produkcja jest ponad dwa razy większa od pozostałych i stanowi ca 70 % udział w łącznej produkcji polskich rafinerii. Rafineria Gdańska jest drugą co do wielkości, z poziomem przerobu 4,2 mln ton rocznie i udziałem na poziomie ca 20 % całkowitej zdolności przerobowych polskich rafinerii. Zdolność produkcyjna pozostałych polskich rafinerii tj.:

- Rafinerii Czechowice S.A.,
- Rafinerii Glimar S.A.,

- Rafinerii Jasło S.A.,
 - Rafinerii Jedlicze S.A. (grupa PKN ORLEN S.A.),
 - Rafinerii Trzebinia S.A. (grupa PKN ORLEN S.A.).
- nie przekracza z osobna 700 tys. ton rocznie.

Przerób ropy w tys. ton w 1999 roku - źródło Polska Izba Paliw Płynnych



Podstawowym surowcem stosowanym do produkcji w polskich rafineriach jest ropa naftowa importowana z Rosji rurociągiem „Przyjaźń”. W produkcji wykorzystywane są także inne gatunki ropy (z Morza Północnego, z zatoki Perskiej oraz z Morza Bałtyckiego dostarczana przez Petrobaltic) przeladowywane w terminalach Portu Gdańskiego i doprowadzane rurociągiem Pomorskim.

Paliwa uzyskiwane w wyniku przeroby ropy naftowej w krajowych rafineriach zaspokajają około 80 % potrzeb rynku wewnętrznego. Pozostała część krajowej konsumpcji paliw jest importowana.

2. Sieć dystrybucji hurtowej i detalicznej

W fazie dystrybucji mamy do czynienia z silną koncentracją obrotu na poziomie hurtu i znacznym rozproszeniem na poziomie detalu. Koncentracja obrotu hurtowego jest odbiciem silnej pozycji produkcyjnej Polskiego Koncernu Naftowego ORLEN S.A. oraz Rafinerii Gdańskiej S.A. ORLEN realizuje sprzedaż głównie poprzez terminal w Płocku, Naftobazy, m.in. w Nowej Wsi Wielkiej, Rejowcu, Koluszkach, Emilianowie i Boronowie, poprzez bazy byłego CPN, a także podmioty, w których zaangażowany jest kapitałowo. Jego udział w rynku wynosi około 60 %. Rafineria Gdańska S.A. na szczeblu hurtowym działa poprzez terminal w rafinerii oraz sieć 16 hurtowni. Jej udział w rynku wynosi około 20 %. Niemalą rolę w obrocie hurtowym odgrywają również tzw. rafinerie południowe.

Na rynku detalicznym działa obecnie około 7056 stacji paliw (w tym 350 pozakładowych). Strukturę podziału tych stacji na poszczególne sieci przedstawia poniższa tabelka.

Lp.	Sieć	Ilość stacji
1	Prywatne	
2	PKN ORLEN S.A.	
3	Zachodnie	
4	w tym: BP	
5	Shell	
6	Statoil	
7	Aral	
8	Preem	
9	Jet	
10	Dea	
11	Esso	
12	Neste	
13	Hipermarkety	
14	Pozakładowe	
15	Rafinerii Gdańskiej S.A.	
16	Innych rafinerii	
17	Razem	

Źródło: „Paliwa Płynne” nr 4/2001

Udział w sprzedaży poszczególnych sieci stacji detalicznych wg kryterium:

- ostatniego tankowania,
- najczęstszego tankowania,

przedstawia poniższa tabela:

Lp.	Sieć	wg ostatniego tankowania w %	wg najczęstszego tankowania w %
1	PKN ORLEN S.A. (CPN)	36	32
2	PKN ORLEN S.A. (Petrochemia Płock)	19	15
	PKN ORLEN S.A. (CPN i PP razem)	55	47
3	Shell	6	8
4	BP	7	6
5	RG	6	5
6	Aral	3	6
7	Statoil	5	5
8	Inni	18	23
9	Razem	100	100

Źródło: „Paliwa Płynne” 2/2001 na podstawie przeprowadzonych ankiet

3 Logistyka

Głównymi operatorami infrastruktury logistycznej w Polsce są:

1. PERN S.A., eksploatujący zbiorniki na ropę naftową oraz istniejące sieci ropociągów i rurociągów produktowych,
2. Naftobazy Sp. z o.o., eksploatujące największe w kraju terminale składowe, w tym morski oraz lądowe na granicy wschodniej,
3. DEC Sp. z o.o., zapewniający tabor do większości kolejowych przewozów produktów naftowych,
4. Naftoport Sp. z o.o., który razem z Portem Północnym Sp. z o.o. zajmuje się przeładunkiem ropy naftowej i produktów ropopochodnych w porcie w Gdańsku.

1) PERN S.A.

PERN S.A. jest właścicielem:

- baz magazynowych dla ropy naftowej,
- ropociągu przechodzącego przez Polskę ze wschodu na zachód, będącego odcinkiem rurociągu Przyjaźń,
- ropociągu Pomorskiego pomiędzy Gdańskiem, a Płockiem,
- rurociągów produktowych.

Prawie cała ropa naftowa dostarczana do ORLENU oraz duża ilość benzyn i olejów napędowych opuszczających zakłady w Płocku jest transportowana za pośrednictwem należących do PERN systemów magazynowo – rurociągowych (ropa naftowa) lub rurociągów produktowych (z wykorzystaniem Naftobaz).

2) Naftobazy Sp. z o.o.

Podstawowym składnikiem majątku Naftobaz Sp. z o.o. są 22 terminale składowe, w tym 5 położonych na końcach rurociągów produktowych wychodzących z PKN oraz terminal morki w porcie Gdynia – Dębogórze, w którym przeładowywane są produkty importowane drogą morską. Łączne zdolności Naftobaz wynosi około 1,5 mln metrów sześciennych. Znaczna część zapasów benzyn i olejów napędowych, produkowanych przez PKN (w tym obowiązkowe zapasy paliw) przechowywane są w terminalach Naftobaz.

3) DEC Sp. z o.o.

DEC Sp. z o.o. zajmuje się krajowym kolejowym transportem ropy naftowej i produktów naftowych. Majątek DEC obejmuje ponad 11 tys. cystern o ładowności przekraczającej 600 tys. ton. Głównym klientem DEC jest grupa PKN ORLEN.

Większość transportu kolejowego produktów rafineryjnych ORLENU obsługiwana jest przez DEC.

4) Naftoport Sp. z o.o. i Port Północny Sp. z o.o.

Naftoport Sp. z o.o. i Port Północny Sp. z o.o. prowadzą bazę przeladunkową ropy naftowej i jej produktów w Porcie Gdańskim. Baza składa się z czterech stanowisk, spośród których dwa należą do Naftoportu, a dwa do spółki pracowniczej Port Północny. Baza może przyjmować tankowce o zanurzeniu do 15 metrów i posiada całkowitą zdolność przeladunkową 34 mln ton

Strukturę logistyczną polskiego sektora naftowego przedstawia poniższa mapa:



Źródło: Rzeczpospolita 13 czerwca 2000 r.

II Podmioty biorące udział w przedmiotowej koncentracji

1) Polski Koncern Naftowy ORLEN S.A.

Polski Koncern Naftowy ORLEN S.A. powstał w wyniku połączenia największego w Polsce producenta paliw płynnych i petrochemikalii Petrochemii Płock S.A. oraz największej w Polsce sieci sprzedaży detalicznej paliw CPN S.A. ORLEN jest obecnie największą w Polsce i Europie środkowo - wschodniej firmą biorąc pod uwagę uzyskiwane przychody. PKN ORLEN S.A. tworzy grupę kapitałową, w skład której wchodzi kilkadziesiąt innych podmiotów w tym m.in. rafinerie w Jedliczach i Trzebinii. Grupa PKN prowadzi działalność w zakresie przerobu ropy naftowej na szeroki asortyment produktów naftowych, tworzyw sztucznych i wyrobów petrochemicznych, zajmuje się blendowaniem produktów naftowych oraz ich magazynowaniem, transportem, dystrybucją i sprzedażą. Działalność grupy PKN obejmuje import i obrót na rynku krajowym ropą naftową, półproduktami naftowymi, benzynami, olejami napędowymi, olejami opałowymi oraz olejami smarowymi. Większość swoich przychodów ORLEN uzyskuje ze sprzedaży paliw płynnych. Spółka zaspokaja około 60 % ich krajowej konsumpcji. Produkty w których udział PKN przekracza 40 % to:

- benzyny – 55 %
- olej napędowy – 57 %
- olej opałowy III – 65 %
- asfalty – 60 %
- ekoterm plus – 64 %
- polietylen – 53 %
- polipropylen – 59 %
- etylen – 77 %
- propylen – 40 %
- fenol – 60 %
- butadien – 70 %

PKN posiada bezpośredni dostęp do infrastruktury logistycznej w Polsce wykorzystywanej zarówno w celu dostaw ropy naftowej jak i odbioru produktów jej rafinacji. Rafineria w Płocku zasilana jest przez dwa niezależne rurociągi ropy naftowej:

- „Przyjaźń” - którym ropa naftowa transportowana jest z Rosji,
- „Pomorski” - którym transportowana jest ropa naftowa sprowadzana drogą morską, przeładowywana w Gdańsku.

Ponadto należy podkreślić, iż kompleks w Płocku jako jedyny w kraju podłączony jest też do sieci rurociągów produktowych, które umożliwiają najtańszy transport produktów.

W skład sieci sprzedaży detalicznej ORLENU wchodzi ponad 2000 stacji paliw - z czego $\frac{3}{4}$ stacji stanowią własność koncernu (głównie były stacje CPN S.A.), pozostałe zaś

to stacje patronackie. Stanowi to ca 30 % istniejących w Polsce stacji benzynowych. Udział ORLENU w sprzedaży detalicznej paliw płynnych przekracza poziom 40 %.

ORLEN działa również na rynku usług przeładunkowych produktów ropopochodnych drogą morską. Jego zdolności przeładunkowe przedstawia poniższa tabela.

Zdolności przeładunkowe produktów ropopochodnych PKN ORLEN S.A.

Lp	Baza magazynowa	Zdolność przeładunkowa w tys. ton/rok
1	BM 91 Szczecin	
2	BM 92 Szczecin	
3	BM 94 Świnoujście	
4	BM 31 Gdańsk	
5	BM 32 Gdańsk	
6	BM 33 Gdańsk	
7	RAZEM	

Udział ORLENU w zdolnościach przeładunkowych produktów ropopochodnych wynosi ca 8%.

2) PPPP Naftoport Sp. z o.o.

Naftoport został utworzony w 1991 roku przez polskie firmy z branży naftowej w celu zróżnicowania źródeł zaopatrzenia rodzimego przemysłu rafineryjnego w ropę naftową. W chwili obecnej podział głosów na zgromadzeniu wspólników spółki przedstawia się następująco:

Lp.	Udziałowcy	Liczba posiadanych udziałów	% głosów na zgromadzeniu wspólników
1	PKN ORLEN S.A.	38	48,72
2	Rafineria Gdańska S.A.	20	25,64
3	PERN Przyjaźń S.A.	10	12,82
4	Ciech S.A.	4	5,13
5	Port Północny Sp. z o.o.	3	3,85
6	J&S Service & Investment Ltd	3	3,85
7	Razem	78	100,00

Przedmiotem prowadzonej przez Naftoport działalności jest przeładunek towarów w porcie, a konkretnie przeładunek ropy naftowej i produktów ropopochodnych w relacjach

załadunku na statek i rozładunku ze statku. Na przychody Naftoportu Sp. z o.o. składają się przychody za wykonane przeładunki ropy naftowej i produktów ropopochodnych jak również przychody z tytułu zapewnienia gotowości do przeładunku ropy - zarezerwowania na stanowiskach przeładunkowych mocy przeładunkowej.

Naftoport posiada dwa stanowiska przeładunkowe ropy naftowej:

- stanowisko R o zdolności przeładunkowej 11 mln ton ropy naftowej rocznie,
- stanowisko T o zdolności przeładunkowej 12 mln ton ropy naftowej rocznie,

Tak więc zdolności przeładunkowe całego terminalu wynoszą 23 mln ton. Zdolności te nie są w pełni wykorzystywane. W roku 1999 przeładunek zrealizowany w Naftoportcie wyniósł 4 419 832 ton oraz 8 859 200 ton gwarancji przeładunkowych, natomiast w 2000 r. przeładunek ukształtował się na poziomie 4 084 966 ton oraz 7 615 930 ton gwarancji przeładunkowych. Ropa naftowa stanowiła ponad 99,9 % przeładunku w 1999 r. i 100 % przeładunku w 2000 r. Gwarancje przeładunkowe wydawane są wyłącznie na ropę naftową. Oprócz Naftoportu usługi w zakresie przeładunku ropy naftowej w Polsce świadczy ponadto PPS Port Północny Sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku.

Udział Naftoportu w przeładunku ropy naftowej w stosunku do całkowitej ilości przeładowywanej drogą morską ropy naftowej na terytorium RP w latach 1999 - 2000 przedstawiał się następująco:

1999 r. - 86 %

2000 r. - 96 %

Udział Naftoportu w mocach przeładunkowych ropy naftowej wynosi blisko 70 %.

Zgodnie z umową spółki Naftoport, a konkretnie z § 8 wspólnikom przysługuje pierwszeństwo w korzystaniu z usług świadczonych przez spółkę oraz prawo do korzystania z rocznych zdolności przeładunkowych proporcjonalnie do ilości posiadanych udziałów w kapitale zakładowym spółki.

III Rynek właściwy dla działalności Naftoportu i bariery wejścia na ten rynek

1) Otoczenie konkurencyjne

Rynek, na którym prowadzi działalność Naftoport to przeładunek ropy naftowej i produktów ropopochodnych w relacjach załadunku na statek i rozładunku ze statku. Infrastrukturę przystosowaną do przeładunku ropy naftowej - obok Naftoportu - posiada w Polsce jedynie PPS Port Północny Sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku. Naftoport jest właścicielem dwóch stanowisk do przeładunku ropy naftowej o rocznych możliwościach przeładunkowych 23 mln ton (11 mln +12 mln), natomiast PPS Port Północny Sp. z o.o. posiada stanowisko do przeładunku ropy naftowej o rocznej zdolności 10 mln ton. Udział Naftoportu w mocach przeładunkowych ropy naftowej wynosi zatem ca 70 %.

Udział Naftoportu i PPS Port Północny w przeladunku ropy naftowej w stosunku do całkowitej ilości przeladowywanej drogą morską ropy naftowej w latach 1999 - 2000 przedstawiał się następująco:

Lp.	Firma	Udział w 1999 r.	Udział w 2000 r.
1	Naftoport		
2	PPS Port Północny		

Pomimo posiadania odpowiedniej infrastruktury do przeladunku niektórych produktów ropopochodnych przez Naftoport, przeladunek tych towarów stanowił zaledwie 0,6 % ogółu przeladowywanych towarów w 1999 r. przez spółkę, natomiast w roku 2000 spółka nie świadczyła w ogóle takich usług. W rynku usług przeladunkowych produktów ropopochodnych liczącymi się podmiotami są ponadto PPS Port Północny, ORLEN i Naftobazy Sp. z o.o. Zdolności przeladunkowe tych podmiotów w zakresie produktów ropopochodnych przedstawiają się następująco:

- Naftoport SP. z o.o. – 11 mln ton rocznie,
- PPS Port Północny Sp. z o.o. – 11 mln ton rocznie,
- PKN ORLEN S.A. – 2,2 mln ton rocznie
- Naftobazy Sp. z o.o. – 1,2 mln ton rocznie.

Udział Naftoportu w zdolnościach przeladunkowych produktów ropopochodnych wynosi zatem ca 43 %. Jego udział w przeladunku produktów ropopochodnych w 1999 r. wyniósł około ca 2 % natomiast w 2000 r. był zerowy.

2) Bariery wejścia na rynek

a) Bariery administracyjne – zgodnie z ustawą z dnia 20 grudnia 1996 r. *o portach i przystaniach morskich* na wydzierżawienie gruntu pod budowę stanowiska przeladunkowego wymagana jest zgoda Ministerstwa Skarbu Państwa. Jak wynika z informacji uzyskanych od Resortu Skarbu Państwa, na przestrzeni kilku ostatnich lat MSP:

- odmówiło wydania zezwolenia na zawarcie przez Port Gdynia Holding S.A. 25-letniej umowy dzierżawy na wyodrębnioną część mienia, ze spółką Preem Petroleum Wybrzeże Sp. z o.o. Na dzierżawionej nieruchomości spółka ta zamierzała wybudować terminal przeladunkowy paliw płynnych. W uzasadnieniu decyzji wskazano m.in. że realizacja ww. przedsięwzięcia stanowić może zagrożenie dla procesu prywatyzacji polskiego sektora naftowego. Wniesiona przez Preem Petroleum Wybrzeże Sp. z o.o. skarga do NSA od powyższej decyzji została oddalona,
- wydało w dniu 20 grudnia 1996 r. decyzję, w której wyrażono zgodę na zawarcie przez Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. z Oiltanking Sp. z o.o. umowy dzierżawy nieruchomości położonej w granicach portu morskiego. Powyższa zgoda

została wydana jednakże z wyłączeniem prowadzenia na ww. nieruchomości działalności w zakresie przeładunku i zbiornikowania paliwa JET A1, benzyn silnikowych, oleju napędowego, olejów opałowych.

b) Bariery natury technicznej

Jednym z podstawowych ograniczeń jest dostęp do infrastruktury logistycznej. W przypadku stanowiska do przeładunku ropy naftowej konieczny jest również dostęp do rurociągów przesyłowych ropy.

c) Bariery finansowe - koszty wybudowania stanowiska przeładunkowego.

Koszty te są bardzo wysokie i zależą od wielu czynników (dostęp do infrastruktury portowej, kosztów dzierżawy, zakresu inwestycji, stopnia bezpieczeństwa dla środowiska naturalnego). Jak wynika z uzyskanych przez organ antymonopolowy informacji od ORLENU koszt stanowiska Naftoportu służącego głównie do przeładunku ropy naftowej i przystosowanego dla statków o wyporności od 80 tys. ton do 120 tys. ton z roczną mocą przeładunkową 12 mln ton w cenach z roku 1998 wyniósł , po wyłączeniu kosztów falochronu, na którym wzniesiono obiekty stanowiska przeładunkowego. Natomiast koszt falochronu wybudowanego w latach w latach 1992-1994 w cenach z 1995 wynosi

W oparciu o przedstawiony stan faktyczny organ antymonopolowy zważył, co następuje:

Kwestią podstawową dla oceny koncentracji z punktu widzenia ustawy z dnia 15 grudnia 200 roku *o ochronie konkurencji i konsumentów* (Dz. U Nr 122, poz. 1319) jest analiza skutków zamierzonej operacji pod kątem powstania lub umocnienia pozycji dominującej na rynku oraz ograniczenia konkurencji. Te bowiem kwestie przesadzają o rozstrzygnięciu organu antymonopolowego w konkretnej sprawie. Przesłanki te brane są pod uwagę zarówno przy wydawaniu decyzji zakazującej dokonania koncentracji (art. 19 ustawy) jak i decyzji wyrażającej zgodę na koncentrację (art. 17 ustawy).

Przed dokonaniem analizy skutków koncentracji należy określić rynek, którego dotyczy koncentracja. W tym miejscu należy zauważyć, że ustawa *o ochronie konkurencji i konsumentów* posługuje się pojęciem „rynek” oraz „rynek właściwy”. Ustawowo zdefiniowane zostało jedynie pojęcie rynku właściwego. I tak zgodnie z art. 4 pkt 8 ustawy *o ochronie konkurencji i konsumentów* 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. Ustawa nie zawiera natomiast definicji „rynku”. Z tych względów, zdaniem organu

antymonopolowego, należy przez to pojęcie rozumieć rynek w znaczeniu ogólnym, ekonomicznym.

Zarówno art. 17 jak i art. 19 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, stanowiące o rozstrzygnięciach organu antymonopolowego w sprawach koncentracji, posługują się pojęciem rynku w znaczeniu ogólnym. Z tych względów, w ocenie organu antymonopolowego, skutki koncentracji należy rozpatrywać nie tylko w odniesieniu do rynku właściwego w danej sprawie, ale dla rynku w ogólności. Oczywistym jest przy tym, że koncentracja dokonująca się na rynku właściwym ma wpływ na ograniczony krąg innych rynków. Z natury rzeczy dotyka ona tylko rynków powiązanych z rynkiem właściwym.

Rozpatrywanie skutków koncentracji dla szerszej pojętego rynku, niż rynek właściwy, ma zwłaszcza znaczenie przy koncentracjach o charakterze pionowym.

Mając powyższe na względzie organ antymonopolowy przyjął, że jakkolwiek rynkiem właściwym w niniejszej sprawie jest rynek usług przeładunkowych w zakresie ropy naftowej i produktów ropopochodnych w relacjach załadunku na statek i rozładunku ze statku – a więc rynek, na którym działa Naftoport i w ograniczonym zakresie ORLEN, to nie jest zasadne zawężanie rynku w danej sprawie do rynku tak zdefiniowanego. Z powodu silnych powiązań rynku właściwego dla sprawy z całym sektorem naftowym i jego oddziaływania na ten sektor, zasadnym wydaje się być rozpatrywanie niniejszej koncentracji przez pryzmat całego sektora naftowego w Polsce i zbadanie skutków koncentracji w odniesieniu do produkcji, obrotu i logistyki tego sektora.

Z tych względów organ antymonopolowy rozpatrywał skutki koncentracji przez pryzmat ustawowych przesłanek – tj. powstania bądź umocnienia pozycji dominującej na rynku oraz ograniczenia konkurencji - mając na uwadze cały sektor naftowy.

1) Umocnienie pozycji ORLENU.

Materiał dowodowy zgromadzony w sprawie wskazuje, że niniejsza koncentracja doprowadziłaby do:

- a) uzyskania dominującej pozycji na rynku przeładunku ropy naftowej drogą morską,
- b) umocnienia pozycji ORLENU w sektorze naftowym.

Ad a)

Jak wynika z danych zawartych w materiale dowodowym działalność Naftoportu skupiona jest na przeładunku ropy naftowej. Naftoport posiada jednakże stanowiska umożliwiające mu przeładunek produktów ropopochodnych. Zdolności przeładunkowe Naftoportu w tym zakresie wynoszą ca 43 %. Działalność na rynku przeładunku produktów ropopochodnych prowadzi również ORLEN. Udział ORLENU w zdolnościach przeładunkowych produktów ropopochodnych wynosi ca 8%. Tym samym przejęcie przez

ORLEN kontroli nad Naftoportem doprowadzi do wzmocnienia jego pozycji w tym zakresie i uzyskania udziału w rynku (mierzonym zdolnościami przeładunkowymi) na poziomie ca 51 %.

Pod względem faktycznie prowadzonej działalności Naftoport posiada silnie dominującą pozycję na rynku przeładunku ropy naftowej drogą morską. Udział Naftoportu w przeładunku ropy naftowej w stosunku do całkowitej ilości przeładowywanej drogą morską ropy naftowej na terytorium RP w latach 1999 - 2000 przedstawiał się następująco:

1999 r. - 86 %
2000 r. - 96 %

Udział Naftoportu w mocach przeładunkowych ropy naftowej wynosi blisko 70 %.

ORLEN dotychczas nie prowadził działalności w powyższym zakresie. Przejęcie kontroli nad Naftoportem pozwoli mu zatem na wejście na ten rynek i od razu uzyskanie bardzo silnej pozycji. Nie można przy tym uznać, aby w takiej sytuacji nastąpiła prosta zmiana podmiotowa, kiedy to w miejsce jednego podmiotu wchodzi drugi (przejmujący nad nim kontrolę), a sytuacja na rynku nie ulega zmianie. W niniejszej sprawie podmiot przejmujący kontrolę działa bowiem na rynku paliwowym i posiada na wszystkich szczeblach obrotu dominującą pozycję. Przejęcie przez ORLEN kontroli nad Naftoportem umocni zatem jego i tak już silną pozycję w tym sektorze.

Ad b)

Faktem bezspornym jest, że ORLEN jest liderem w polskim sektorze naftowym posiadającym dominującą pozycję na wszystkich szczeblach obrotu. W chwili obecnej ORLEN posiada ca 70 % udział w przerobieniu ropy naftowej, blisko 60 % udział w zaspokajaniu krajowej konsumpcji paliw, ponad 40 % udział w sprzedaży detalicznej paliw. Udział jedyne go liczącego się konkurenta w sferze dostaw paliw na polski rynek tj. Rafinerii Gdańskiej S.A. wynosi ca 20 %. Udział Rafinerii Gdańskiej S.A. w sprzedaży detalicznej kształtuje się na poziomie 5 %. Przewaga ORLENU nad innymi uczestnikami rynku jest jednak dużo większa niż wynikałoby to z samych przytoczonych powyżej liczb. ORLEN m.in. jako jedyny w kraju posiada dostęp do sieci rurociągów produktowych, dzięki czemu może korzystać z relatywnie najtańszego środka transportu paliw.

Przejęcie przez Polski Koncern Naftowy ORLEN S.A. kontroli nad PPPP Naftoportem Sp. z o.o. ma w istocie charakter koncentracji wertykalnej (pionowej). Jakkolwiek ORLEN w nieznacznym zakresie prowadzi działalność w zakresie przeładunku produktów ropopochodnych a Naftoport potencjalnie może taką działalność prowadzić, to istota koncentracji i jej przyczyny leżą w powiązaniach wertykalnych.

Sam ORLEN wskazał, że w wyniku przejęcia kontroli nad Naftoportem ma nadzieję na wzmocnienie swojej pozycji przy gwarantowaniu zapotrzebowania na ropę. Ponadto zwiększenie udziału ORLENU do ponad 50 % na zgromadzeniu wspólników pozwoli mu na uzyskanie znacznych wpływów nad punktem przeładunkowym ropy naftowej dla polskich rafinerii oraz w tranzycie, przez co także zostanie wzmocniona jego pozycja. Tym samym ORLEN nie krył, że zamiarem jego jest wzmocnienie - w wyniku niniejszej

koncentracji – pozycji rynkowej. Ponieważ ORLEN prowadzi działalność w całym „łańcuchu paliwowym” (z wyłączeniem jedynie wydobycia ropy), kwestią istotną dla tej spółki jest przejęcie niezbędnej dla prowadzenia działalności infrastruktury. Pozwoli mu na większą niezależność ale także może pozwolić na wykorzystywanie logistyki w walce konkurencyjnej.

Niebagatelne znaczenie ma tutaj również umowa spółki Naftoport, a konkretnie § 8, zgodnie z którym wspólnikom przysługuje pierwszeństwo w korzystaniu z usług świadczonych przez spółkę oraz prawo do korzystania z rocznych zdolności przeładunkowych proporcjonalnie do ilości posiadanych udziałów w kapitale zakładowym spółki. Tym samym nabycie kolejnych udziałów zwiększyłoby możliwości ORLENU w korzystaniu ze zdolności przeładunkowych, powiększając istniejącą już przewagę w stosunku np. do Rafinerii Gdańskiej S.A.

Umocnienie pozycji ORLENU poprzez zdominowanie kolejnego rynku sektora naftowego prowadziłoby jednocześnie do ograniczenia konkurencji.

2) Istotne ograniczenie konkurencji

Przedmiotowa koncentracja wpłynęłaby niekorzystnie na rozwój konkurencji w całym sektorze naftowym. Niezmiernie istotną sprawą dla rozwoju konkurencyjnego rynku paliwowego w Polsce jest zagwarantowanie niezależności infrastruktury logistycznej (terminale morskie, bazy paliwowe, rurociągi, transport) od podmiotów operujących na rynku. Taka struktura sektora naftowego jest w stanie zagwarantować rzeczywistą konkurencję na krajowym rynku paliw, zdominowanym obecnie przez ORLEN. W chwili obecnej większość infrastruktury logistycznej (PERN, Naftobazy, DEC) jest niezależna od operatorów rynkowych. Pozwala to na respektowanie zasady dostępu stron trzecich do infrastruktury będącej w posiadaniu tych spółek (TPA). Jednocześnie żaden z podmiotów nie jest faworyzowany przy korzystaniu z usług tych spółek logistycznych. Przejęcie kontroli przez jednego z operatorów nad spółką prowadzącą działalność logistyczną postawi w bardzo niekorzystnej sytuacji pozostałe podmioty działające na rynku.

Organ antymonopolowy, po analizie materiału dowodowego zgromadzonego w sprawie, uznał, że w wyniku zamierzonej koncentracji nastąpiłoby istotne ograniczenie konkurencji i to konkurencji na różnych szczeblach obrotu, a mianowicie:

a) produkcja

Przejęcie kontroli nad Naftoportem i będącymi w jego posiadaniu terminalami morskimi przez ORLEN postawi w szczególnie niekorzystnej sytuacji Rafinerię Gdańską S.A. - drugiego liczącego się producenta paliw w Polsce. ORLEN będąc większościowym udziałowcem w Naftoporcie może windować wyższe stawki opłat za przeładunek towarów

dla firm konkurencyjnych lub też poprzez celowy brak koordynacji przy planowaniu remontów lub odpowiednim preferowaniu wybranych statków do rozładunków/załadunków w sytuacji kongestii statków w porcie. Tak więc Rafineria Gdańska S.A. miałaby w takiej sytuacji znacznie utrudniony dostęp do infrastruktury przeładunkowej, przez co zagrożony zostałby równocześnie jej dostęp do ropy naftowej.

Naftoport zapewnia bezpieczeństwo dostaw dla polskiego przemysłu rafineryjnego. Każda rafineria musi mieć alternatywne źródło zaopatrzenia w surowce. W przypadku polskich rafinerii jest nim droga morska. Dostawy ropy z Rosji rurociągiem do Polski mogą zostać wstrzymane zarówno z powodów politycznych jak i wskutek uszkodzenia rurociągu np. w wyniku klęski żywiołowej. W związku z tym niezmiernie istotne jest, aby infrastruktura przeładunkowa nie była podporządkowana wyłącznie jednemu z producentów.

Na zagrożenia płynące z koncentracji, zwłaszcza w odniesieniu do szczybla produkcji, wskazał również Minister Skarbu Państwa oraz Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego (POPiHN).

b) obrót

Zamierzona koncentracja może także ograniczyć konkurencję w obrocie, zwłaszcza hurtowym. ORLEN konkuruje ze swoją produkcją z importerami paliw. Przejęcie przez ORLEN kontroli nad Naftoportem może spowodować hamowanie konkurencyjnego dla niego importu paliw poprzez terminale Naftoportu. Co prawda w chwili obecnej działalność Naftoportu skupiona jest na przeładunku ropy naftowej, ale na uwadze mieć należy zdolności przeładunkowe tej spółki w zakresie produktów ropopochodnych oraz plany PERN-u, o których poniżej.

Przejęcie kontroli nad Naftoportem przez ORLEN wpłynęłoby na osłabienie pozycji importerów paliw w dostępie do infrastruktury przeładunkowej, a w efekcie również osłabienie ich pozycji rynkowej. Pamiętać należy, że w chwili obecnej skuteczną barierą budowy nowych terminali jest uzyskanie stosownych zezwoleń MSP na dzierżawę gruntów jak również bardzo wysokie koszty inwestycji. Tym samym dostęp do innych punktów przeładunkowych jest ograniczony.

c) logistyka

Bezpośrednim skutkiem finalizacji przedmiotowej koncentracji byłoby także osłabienie pozycji rynkowej PERN-u. W szczególności PKN ORLEN S.A. będąc większościowym udziałowcem w Naftoporcie mógłby skutecznie zablokować:

- inwestycje, które – jak wynika z materiału dowodowego - zamierza przeprowadzić PERN. Inwestycje te polegają na podłączeniu Naftoportu do sieci istniejących rurociągów produktowych, którymi można byłoby transportować importowane przez

Naftoport Sp. z o.o. oraz pochodzące z Rafinerii Gdańskiej S.A. paliwa, które mogłyby być tłoczone dalej do Naftobaz znajdujących się na końcówkach rurociągów. Obecnie podłączenie do rurociągów produktowych PERN posiada jedynie ORLEN wskutek czego możliwości transportowe tych rurociągów nie są w pełni wykorzystywane i PERN ponosi straty na tej działalności.

- tranzyt ropy przez PERN, poprzez windowanie niekorzystnych stawek opłat za usługi przeładunkowe oraz wpływanie na harmonogram dostaw rosyjskiej ropy naftowej, który może być niekorzystny dla innych kontrahentów. Jak wynika ze zgromadzonych w sprawie dowodów, ORLEN już w tej chwili stara się blokować tranzyt ropy rosyjskiej - pomimo, że zarówno w Naftoporcie jak i w PERN są wolne moce przeładunkowe - próbując narzucić dla tranzytu nadmiaru własnej ropy przez Naftoport znacznie niższe stawki transportowe niż inni kontrahenci.

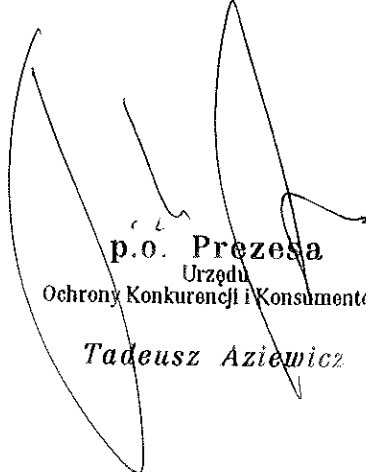
W myśl artykułu 19 ust. 1 ustawy *o ochronie konkurencji i konsumentów* Prezes UOKiK zakazuje dokonania koncentracji, jeżeli w jej wyniku powstanie lub umocni się pozycja dominująca wskutek czego konkurencja na rynku zostanie istotnie ograniczona. Biorąc pod uwagę zgromadzony w sprawie materiał dowodowy organ antymonopolowy uznał, iż właśnie taka sytuacja miałaby miejsce w przypadku dojścia do skutku planowanej koncentracji. Przejmując kontrolę nad Naftoportem, ORLEN uzyskałby pozycję dominującą na rynku przeładunku ropy naftowej i silną pozycję w zakresie przeładunku produktów ropopochodnych. Tym samym kolejny podsektor naftowy zostałby zdominowany przez ten podmiot. Operacja ta wzmocniłaby i tak już silną pozycję ORLENU na polskim rynku paliw płynnych, przez co zwiększyłaby się jeszcze przewaga ORLENU nad innymi graczami w polskim sektorze naftowym.

Zdaniem organu antymonopolowego, z punktu widzenia prawidłowego funkcjonowania całego sektora naftowego, podmioty logistyczne powinny być niezależne od operatorów rynkowych. Powiązania pomiędzy operatorami a logistyką stwarzają niebezpieczeństwo wykorzystywania podmiotów logistyki w walce konkurencyjnej. Zauważyć przy tym należy, iż pewne działania są trudne do udowodnienia i zakazania ich na gruncie ustawy *o ochronie konkurencji i konsumentów* (np. celowy brak koordynacji przy planowaniu remontów lub odpowiednie preferowaniu wybranych statków do rozładunków/załadunków w sytuacji kongestii statków w porcie). Podkreślenia wymaga również fakt, iż budowa nowych terminali, oprócz wysokich kosztów z tym związanych, napotyka na równie istotne bariery administracyjne. Przykładem tu może być sprawa budowy terminalu przeładunkowego przez firmę Preem.

Organ antymonopolowy przeanalizował również materiał dowodowy pod kątem przesłanek wyłączających zakaz koncentracji, określonych w art. 19 ust. 2 pkt 1) i 2) ustawy *o ochronie konkurencji i konsumentów*. Prezes UOKiK nie stwierdził jednak, aby zamierzona koncentracja:

- przyczyniła się do rozwoju ekonomicznego lub postępu technicznego,

Na niniejszą decyzję na podstawie art. 78 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, stronie przysługuje odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie - Sądu Antymonopolowego, za pośrednictwem Prezesa UOKiK, w terminie dwóch tygodni od dnia jej doręczenia.



p.o. Prezesa
Urzędu
Ochrony Konkurencji i Konsumentów
Tadeusz Aziewicz

Otrzymuje:

PKN ORLEN S.A.
ul. Chemików 7
09-411 Płock