



**PREZES
URZĘDU OCHRONY
KONKURENCJI I KONSUMENTÓW
TOMASZ CHRÓSTNY**

DKK-2.421.73.2020.RW

Warszawa, 5 lutego 2021 r.

DECYZJA nr DKK- 35 /2021

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 (t. j. Dz. U. z 2020 r., poz. 1076 ze zm.) Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, po przeprowadzeniu postępowania antymonopolowego wszczętego na wniosek Polskiego Koncernu Naftowego ORLEN S.A. z siedzibą w Płocku, **wydaje zgodę** na dokonanie koncentracji, polegającej na przejęciu przez PKN ORLEN S.A. z siedzibą w Płocku kontroli nad OTP sp. z o.o. z siedzibą w Płocku.

Uzasadnienie

W dniu 11 grudnia 2020 r. do Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, zwanego dalej „Prezesem Urzędu” lub „organem antymonopolowym”, wpłynęło zgłoszenie zamiaru koncentracji, polegającej na przejęciu przez PKN ORLEN S.A. z siedzibą w Płocku (zwaną dalej „**PKN ORLEN**” lub „**Zgłaszający**”) kontroli nad OTP sp. z o.o. z siedzibą w Płocku zwaną dalej „**OTP**”), tj. koncentracji określonej w art. 13 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (zwaną dalej „*ustawą o ochronie konkurencji*”).

W związku z faktem, iż:

- 1) spełnione zostały niezbędne przesłanki uzasadniające obowiązek zgłoszenia zamiaru koncentracji, bowiem:

- łączny światowy obrót przedsiębiorców uczestniczących w koncentracji - w roku obrotowym poprzedzającym rok zgłoszenia zamiaru koncentracji - przekroczył równowartość 1 mld euro, tj. kwotę określoną w art. 13 ust. 1 pkt 1 *ustawy o ochronie konkurencji*,
 - łączny obrót przedsiębiorców uczestniczących w koncentracji - w roku obrotowym poprzedzającym rok zgłoszenia zamiaru koncentracji – przekroczył na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej równowartość 50 mln euro, tj. kwotę określoną w art. 13 ust. 1 pkt 2 *ustawy o ochronie konkurencji*,
 - przejście przez przedsiębiorcę bezpośredniej lub pośredniej kontroli nad innym przedsiębiorcą jest sposobem koncentracji, określonym w art. 13 ust. 2 pkt 2 *ustawy o ochronie konkurencji*,
- 2) nie występuje w tej sprawie żadna okoliczność z katalogu przesłanek wymienionych w art. 14 *ustawy o ochronie konkurencji*, wyłączająca obowiązek zgłoszenia zamiaru koncentracji,

zostało wszczęte, na podstawie art. 49 ust. 2 w związku z art. 13 ust. 1 i ust. 2 pkt 2 *ustawy o ochronie konkurencji*, postępowanie antymonopolowe w sprawie koncentracji, o czym, zgodnie z art. 61 § 4 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t. j. Dz. U. z 2020 r., poz. 256 z późn. zm.), Prezes Urzędu zawiadomił Wnioskodawcę pismem z 4 stycznia 2021 r.

W wyniku przeprowadzonego postępowania Prezes Urzędu ustalił, co następuje:

Uczestnicy koncentracji

PKN ORLEN (aktywny uczestnik koncentracji) jest spółką publiczną, której akcje notowane są na Giełdzie Papierów Wartościowych w Warszawie. Podstawowy przedmiot działalności Zgłaszającego stanowi wydobywanie i przetwarzanie ropy naftowej oraz produkcja paliw (benzyny zwaną dalej „PB”, oleju napędowego zwanego dalej „ON”, paliwa lotniczego oraz LPG) i produktów petrochemicznych, a także ich składowanie, transport, dystrybucja oraz sprzedaż hurtowa i detaliczna.



Sprzedaż detaliczną paliw (PB, ON, LPG) PKN ORLEN realizuje zarówno poprzez stacje własne, prowadzone przez agentów (CODO¹), jak również poprzez stacje prowadzone przez franczyzobiorców (DOFO²). Zarówno bezpośrednią działalność produkcyjną lub sprzedażową, jak i za pośrednictwem swoich spółek zależnych, Grupa ORLEN prowadzi między innymi na terenie Rzeczypospolitej Polskiej, Republiki Czeskiej, Niemiec i Litwy. Sieć stacji paliw PKN ORLEN (CODO i DOFO) w Polsce obejmuje ponad **[tajemnica przedsiębiorstwa]** placówek pod nazwami „Orlen”, „Bliska”, „Petrochemia Płock” i „CPN”.

W zakresie hurtowej sprzedaży paliw (za wyjątkiem segmentu paliw lotniczych), działalność prowadzona jest przez spółkę ORLEN Paliwa sp. z o.o. z siedzibą w Płocku, (dalej „ORLEN Paliwa”), natomiast w segmencie paliw lotniczych w Grupie ORLEN funkcjonuje spółka ORLEN Aviation sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, obecna w większości polskich portów lotniczych.

PKN ORLEN stoi na czele grupy kapitałowej, w skład której wchodzi **[tajemnica przedsiębiorstwa]** przedsiębiorców, w tym **[tajemnica przedsiębiorstwa]** spółek, prowadzących w Polsce działalność m.in. w zakresie:

- wydobycia, poszukiwań i produkcji ropy naftowej i gazu,
- sprzedaży rafineryjnej ciężkiego oleju opałowego, paliwa okrętowego i lotniczego JET,
- sprzedaży detalicznej paliw silnikowych,
- hurtowej sprzedaży benzyny, diesla, oleju opałowego,
- hurtowej sprzedaży LPG,
- magazynowania zapasów obowiązkowych ropy naftowej i paliw,
- wytwarzania i sprzedaży smarów, olejów, asfaltu i innych produktów petrochemicznych,
- transportu kolejowego,
- wytwarzania energii elektrycznej,
- wytwarzania i dostaw ciepła.

¹Stacje własne CODO (company-owned-dealer-operated) - stacje (sklepy detaliczne) działające w ramach struktury korporacyjnej PKN ORLEN i prowadzone przez agenta wyznaczonego przez PKN ORLEN.

² Stacje franczyzowe DOFO (dealer-owned-franchise-operated) - stanowią własność niezależnych operatorów prowadzących działalność we własnym imieniu (franczyzobiorcy), którzy korzystają z know-how i znaku towarowego PKN ORLEN. Ponadto, niektóre artykuły konsumpcyjne codziennego użytku, sprzedawane w DOFO, są dostarczane przez PKN ORLEN.



PKN ORLEN posiada akcje ENERGA S.A. z siedzibą w Gdańsku stanowiące ok. [tajemnica przedsiębiorstwa] kapitału zakładowego tej spółki oraz ok. [tajemnica przedsiębiorstwa] ogólnej liczby głosów na walnym zgromadzeniu akcjonariuszy tej Spółki. W związku z tym działalność Grupy ORLEN obejmuje także wytwarzanie, dystrybucję, obrót energią elektryczną i ciepłą oraz obrót gazem.

Ponadto w dniu 1 czerwca 2020 r. PKN ORLEN otrzymał pozytywną decyzję Prezesa Urzędu w przedmiocie przejęcia kontroli nad Ruch S.A. z siedzibą w Warszawie. Ruch S.A. stoi na czele grupy kapitałowej będącej organizatorem sieci saloników prasowych i kiosków w Polsce, która prowadzi również działalność w zakresie sprzedaży detalicznej prasy i artykułów konsumpcyjnych codziennego użytku (w skrócie „AKCU”), hurtowej dystrybucji prasy, a także usług kurierskich.

Jednocześnie wskazać należy, iż PKN ORLEN jest w trakcie przejęcia kontroli nad Lotos S.A. z siedzibą w Gdańsku. W dniu 14 lipca 2020 r. PKN ORLEN otrzymał pozytywną warunkową decyzję Komisji Europejskiej³. LOTOS S.A. jest spółką notowaną na Giełdzie Papierów Wartościowych w Warszawie. Obecnie większościovym jej udziałowcem, posiadającym 53,19% akcji, jest Skarb Państwa. Lotos S.A. stoi na czele grupy kapitałowej prowadzącej działalność w szczególności w zakresie poszukiwań i wydobycia ropy naftowej oraz gazu ziemnego, i przerobu ropy naftowej, sprzedaży hurtowej i detalicznej produktów naftowych (m.in. paliw silnikowych, olejów smarowych, asfaltów, paliwa lotniczego). Grupa prowadzi ok. [tajemnica przedsiębiorstwa] stacji paliw zlokalizowanych na terenie całej Polski.

Według stanu na 11 grudnia 2020 r. struktura akcjonariatu PKN ORLEN przedstawiała się następująco:[tajemnica przedsiębiorstwa]

W 2019 r. światowy obrót Grupy ORLEN wyniósł ok. [tajemnica przedsiębiorstwa] euro, w tym obrót w Polsce wyniósł ok. [tajemnica przedsiębiorstwa] euro.

OTP (pasywny uczestnik koncentracji) jest spółką transportową, koncentrującą swoją działalność na samochodowym transporcie drogowym towarów, w tym w szczególności transporcie paliw (PB, ON i paliwa lotniczego) oraz LPG. Spółka realizuje kontrakty transportowe, w tym m.in. dla Grupy ORLEN oraz innych producentów, jak również firm handlowych uczestniczących w rynku sprzedaży paliw płynnych. OTP jest częścią grupy

³ PKN/LOTOS sygn.. COMP/M. 9014



kapitałowej Trans Polonia (dalej „**Grupa Trans Polonia**”) – międzynarodowego operatora transportowo-logistycznego, świadczącego usługi w zakresie transportu, na czele której stoi Trans Polonia S.A. z siedzibą w Tczewie (dalej „**Trans Polonia**”).

Struktura właścicielska Trans Polonia S.A. przedstawia się następująco:

[tajemnica przedsiębiorstwa]

W 2019 r. obrót OTP wyniósł ok. **[tajemnica przedsiębiorstwa]** euro i został w całości wygenerowany w Polsce.

Podstawa prawna i cel gospodarczy koncentracji

Koncentracja, której podstawę zgłoszenia stanowi art. 13 ust. 1 i ust. 2 pkt 2 *ustawy o ochronie konkurencji*, polega na przejściu przez PKN ORLEN wyłącznej kontroli nad OTP poprzez nabycie 100 % udziałów tej spółki. Koncentracja ma się odbyć na warunkach określonych w **[tajemnica przedsiębiorstwa]**, zawartej **[tajemnica przedsiębiorstwa]**.

Zamierzona koncentracja związana jest z przyjętymi celami strategicznymi Grupy ORLEN, zakładającymi **[tajemnica przedsiębiorstwa]**.

Przejście kontroli nad Spółką Przejmowaną daje PKN ORLEN możliwość **(tajemnica przedsiębiorstwa)**.

Rynki właściwe, na które koncentracja wywiera wpływ

Zgodnie z treścią 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 powyższą definicję oraz kryteria wyznaczania rynków właściwych, na które koncentracja wywiera wpływ, zawarte w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2014 r. w sprawie zgłoszenia zamiaru koncentracji przedsiębiorców (t.j. Dz. U. z 2018 r., poz. 367), organ antymonopolowy stwierdził, że:

A) Koncentracja nie wywiera wpływu na żaden rynek w układzie horyzontalnym.

Pomiędzy uczestnikami koncentracji występują powiązania horyzontalne na **krajowym rynku transportu samochodowego paliw (PB, ON oraz paliwa lotniczego JET)**.

Powiązania poziome wynikają z faktu, że zarówno PKN ORLEN, jak i OTP świadczą usługi transportu samochodowego paliw na terytorium RP. Przy ocenie niniejszej sprawy istotne jest jednak, że jak podał Zgłaszający, spółki należące do Grupy ORLEN w Polsce nie oferują usług transportu drogowego na rzecz podmiotów spoza własnej grupy kapitałowej. Posiadane moce transportowe wykorzystywane są na potrzeby obsługi dostaw paliw do klientów kupujących paliwo od spółki ORLEN Paliwa lub PKN ORLEN oraz do realizacji dostaw paliwa JET do lotnisk. Transport paliw za pomocą własnych pojazdów (cystern) odbywa się także do infrastruktury własnej. Podobnie, usług w tym zakresie nie świadczy również Grupa LOTOS. W konsekwencji, rynek transportu samochodowego paliw nie można uznać za rynek wspólny dla uczestników koncentracji.

Rozważania w zakresie definicji tego rynku przedstawione zostaną w dalszej części decyzji.

B) Koncentracja wywiera wpływ w układzie wertykalnym na krajowy rynek transportu samochodowego LPG.

Rynkiem właściwym, na który koncentracja wywiera wpływ w układzie wertykalnym (pionowym), jest każdy rynek produktowy, jeżeli równocześnie :

- działa na nim co najmniej jeden przedsiębiorca uczestniczący w koncentracji,
- jest on równocześnie rynkiem zakupu lub sprzedaży (poprzedni lub następny szczebel obrotu), na którym działa którykolwiek z pozostałych przedsiębiorców uczestniczących w koncentracji,



- indywidualny lub łączny udział w rynku przedsiębiorców uczestniczących w koncentracji na tych rynkach przekracza 30%, bez względu na to, czy aktualnie istnieje powiązanie typu dostawca –odbiorca między tymi przedsiębiorcami.

Poniżej przedstawiono szczegółowe uzasadnienie określenia rynku właściwego w aspekcie produktowym oraz geograficznym, a także jego charakterystykę.

1. Uzasadnienie określenia rynku transportu samochodowego LPG, w aspekcie produktowym i geograficznym.

1.1. Rynek produktowy

PKN ORLEN - jako podmiot dokonujący hurtowego i detalicznego obrotu LPG - zakupuje usługi transportu LPG (w tym od OTP), natomiast OTP - jako przedsiębiorstwo transportowe - świadczy usługi transportu samochodowego LPG dla przedsiębiorstw zajmujących się obrotem LPG.

W ramach szeroko pojętego transportu towarów, ze względu na środek lokomocji, którym odbywa się transport, można wyodrębnić: transport samochodowy, kolejowy, lotniczy itd. W opracowaniu pt. „Raport z badania krajowego rynku transportu towarów”⁴, który w omawianej kwestii pozostaje wciąż aktualny, organ antymonopolowy, badając zagadnienie możliwej substytucji między poszczególnymi rodzajami transportu, zestawiał cechy charakterystyczne decydujące o korzystaniu przez nabywców z danego rodzaju transportu, korzystając z informacji podanych przez samych nabywców usług oraz podmioty świadczące te usługi. W opinii nabywców usług, transport kolejowy nie jest w stanie zapewnić spełnienia niektórych wymogów realizacji usług, które zapewnia transport samochodowy. Szybkość realizowania dostaw oraz ich punktualność, elastyczność, terminowość, bezpieczeństwo i zapewnienie specyficznych dla danego towaru warunków transportu sprawiają, że znaczna część towarów przewożonych samochodami nie może być transportowana koleją. Co więcej, transport samochodowy nie jest uzależniony od posiadania dostępu do infrastruktury kolejowej, a przy tym zapewnia możliwość dostarczenia towaru bezpośrednio do odbiorców (nawet gdy ich siedziby cechuje znaczne rozproszenie geograficzne). Przedsiębiorcy bez dostępu do infrastruktury kolejowej nie są w stanie w krótkim czasie przystosować się do korzystania

⁴ UOKiK, Warszawa 2012 r.

z przewozów kolejowych, a takie próby wiązałyby się z wysokimi nakładami finansowymi. Wraz z rozwojem i modernizacją infrastruktury drogowej w Polsce, transport samochodowy stał się w ostatnich latach, rodzajem transportu bardzo sprawnym i wygodnym, a przy tym w jeszcze większym stopniu uniwersalnym jeśli idzie o przewożenie różnego rodzaju towarów na bliższą lub dalszą odległość. Biorąc pod uwagę powyższe argumenty, należy przychylić się do stanowiska, że substytucyjność między przewozami kolejowymi i samochodowymi jest niewielka, co sugeruje, że nie można łączyć ich w jeden rynek produktowy.

Rynek transportu paliw, jak również rynek transportu LPG, zostały wyodrębnione ze względu na wymagania sprzętowe (specyfikacja pojazdów) z szerszego rynku produktowego, jakim jest rynek transportu towarów niebezpiecznych. Według tego kryterium rynek transportu towarów niebezpiecznych dzieli się na:

- rynek transportu paliw (PB, ON i paliwa lotniczego JET),
- **rynek transportu LPG,**
- rynek transportu gazów technicznych,
- rynek transportu produktów chemicznych i petrochemicznych.

Transport samochodowy LPG w wielu aspektach nie różni się od transportu samochodowego paliwa. Jednak z uwagi na odmienne wymagania techniczne niezbędne do transportu LPG, zachodzą w tym transporcie istotne różnice, szczególnie w zakresie wymagań sprzętowych. A mianowicie:

1. Paliwa są produktami płynnymi, natomiast LPG to skroplony gaz. Aby utrzymać LPG w postaci ciekłej, musi być sprężony do ciśnienia kilkukrotnie wyższego od atmosferycznego. Paliwa (ON, PB, paliwo lotnicze JET) w warunkach normalnych zawsze pozostają cieciami. Zbiorniki cystem LPG są zbiornikami ciśnieniowymi o innej konstrukcji, dużo bardziej wytrzymałej niż zbiorniki cystem paliwowych, które przeznaczone są do transportu cieczy w warunkach ciśnienia atmosferycznego. Poniżej znajduje się zestawienie parametrów technicznych obecnie stosowanych zbiorników cystem paliwowych oraz LPG:



Tabela nr 1. Porównanie wymagań sprzętowych dla przewozu paliwa i LPG transportem samochodowym.

| Parametr | Cysterna paliwowa | Cysterna LPG |
|---|-------------------|--------------|
| materiał ścianek | aluminium | stal |
| grubość ścianek | ok. 5 mm | ok. 10 mm |
| ciśnienie robocze w cysternie | do 0,1 bar | 2 - 6 bar |
| Wymagania dotyczące wytrzymałości konstrukcji | do 0,4 bar | do 27 bar |

Zródło: Zgłaszający -WID

- Zbiorniki cystern paliwowych podzielone są na komory, typowo 3 do 5, tak aby w jednej cysternie można było przewozić jednocześnie kilka rodzajów paliw (ON, PB95, PB98, paliwa z dodatkami uszlachetniającymi). Zbiorniki cystern LPG nie są dzielone na komory.
- Rozładunek LPG do zbiornika (np. stacji paliw) zawsze odbywa się przy użyciu pompy zainstalowanej na cysternie zintegrowanej z węzłem rozładunkowym. Paliwo natomiast rozładowywane jest najczęściej grawitacyjnie, przy użyciu węży dołączanych bezpośrednio do zaworów rozładunkowych komór cysterny. Poprzez pompę paliwo rozładowuje się rzadko, jest to konieczne w przypadku zbiorników naziemnych. Pompy gazu i cieczy mają odmienne konstrukcje i podobnie jak cysterny są przystosowane albo do obsługi LPG, albo paliw.
- W trakcie transportu cysterny przewożące LPG inaczej oznaczane są według klasyfikacji ADR niż cysterny przewożące paliwa. W przypadku LPG tzw. numer rozpoznawczy niebezpieczeństwa rozpoczyna się od cyfry 2, natomiast w przypadku ON, PB oraz JET od cyfry 3.

Transport LPG od transportu paliw odróżniają również wymagania stawiane wobec kwalifikacji kierowców. Obsługa transportu oraz procesów załadunku/rozładunku LPG dozwolona jest po uzyskaniu uprawnień ADR klasy II oraz uprawnień TDT również klasy II. W przypadku paliw ON, Pb i JET wymagane są uprawnienia klasy III.

Podkreślić należy, że w dotychczasowych decyzjach Prezes Urzędu wskazywał, że rynek transportu LPG mógłby podlegać dalszej segmentacji produktowej i odpowiednim definicjom



zasięgu geograficznego w zależności od końcowego przeznaczenia na rynek: sprzedaży gazu (LPG) w butlach, sprzedaży gazu (LPG) w zbiornikach, sprzedaży hurtowej autogazu⁵. Prezes Urzędu przychyliła się do stanowiska Zgłaszającego, że w kontekście niniejszej sprawy przeznaczenie gazu (czy jest to gaz do butli, gaz do zbiorników/installacji, czy też autogaz) pozostaje bez znaczenia z punktu widzenia jego przewożenia.

1.2. Rynek geograficzny

Zgodnie z dotychczasową praktyką orzecniczą Prezesa UOKiK⁶ granice geograficzne rynku transportu samochodowego LPG (jak również paliw) obejmują terytorium Polski. We wskazanej decyzji w sprawie Nijman Zeetank/ORLEN Transport Lublin, Prezes Urzędu uznał, że rynkiem właściwym w aspekcie geograficznym dla usług samochodowego transportu LPG jest co najmniej terytorium Polski.

Za takim określeniem przemawia szereg argumentów praktycznych. W pierwszej kolejności należy wskazać na mobilność samochodów – cystern służących do transportu paliw i LPG, co umożliwia szybką i łatwą alokację w różne rejony kraju. Po drugie, w praktyce najczęstszą formą powiązań między przewoźnikiem a odbiorcą paliwa i LPG są umowy dotyczące przewozów powtarzalnych, w ustalonych okresach, nie zaś jednorazowe. Taka relacja wpływa na elastyczność spółek przewozowych w zakresie zmiany obszaru, na którym prowadzona jest działalność transportowa. Dla porównania – w przypadku przewozów incydentalnych zmiana taka nie zawsze byłaby opłacalna. Transport paliw i LPG jest głównie realizowany do stacji paliw należących w przeważającej części do koncernów paliwowych, które posiadają ich od kilkudziesięciu do nawet ok. 1500 - 2000, jak w przypadku PKN ORLEN. Warto zaznaczyć, że stacje paliw są rozproszone na terenie całej Polski. Analogiczna sytuacja ma miejsce w ramach odbiorców dostaw hurtowych paliw/LPG – są oni rozproszeni na terenie całego kraju.

2. Charakterystyka rynku transportu samochodowego LPG.

Klienci kupujący od koncernów paliwowych LPG, mogą produkt ten odbierać własnym transportem, jak również skorzystać z usługi dostarczenia produktów do miejsca odbioru transportem organizowanym po stronie dostawcy. W tym zakresie przedsiębiorcy tacy, jak PKN ORLEN mogą korzystać z usług przewoźnika zewnętrznego, np. – OTP (Spółka

⁵ Decyzja Prezesa Urzędu z 05.08.2013 r., nr DKK-104/2013

⁶ Por. decyzja Prezesa Urzędu z 18.07.2004 r., nr DOK 66/04

Przejmowana) lub realizować transport z wykorzystaniem własnej floty. Powyższe usługi są świadczone za pomocą taboru używanego do przewozu LPG (specjalistyczne cysterny – patrz wyjaśnienia powyżej).

2.1. Pozycja rynkowa uczestników koncentracji i ich konkurentów.

W 2019 r. OTP wykonało usługi transportowe w segmencie LPG przewożąc **[tajemnica przedsiębiorstwa]** m³ LPG.

Szacunkowe udziały (w %) OTP w krajowym rynku świadczenia usług transportu samochodowego LPG w 2018 r. i 2019 r., w ujęciu wolumenowym, przedstawia poniższa tabela.

Tabela nr 2

| | 2018 | 2019 |
|---|---------------|---------------|
| Rynek transportu samochodowego LPG [tys. ton] | [...] | [...] |
| Wolumen realizowany przez OTP | [...] | [...] |
| Udział (w %) | [5-10] | [5-10] |

Źródło: Zgłaszający -WID

Szacunkowe udziały (w %) OTP w krajowym rynku świadczenia usług transportu samochodowego LPG w 2018 r. i 2019 r., w ujęciu wartościowym, przedstawia poniższa tabela.

Tabela nr 3

| | 2018 | 2019 |
|--|---------------|---------------|
| Wartość rynku transportu samochodowego LPG w Polsce (w mln zł) | [...] | [...] |
| Przychody z tytułu przewozu LPG uzyskane przez OTP (w mln zł) | [...] | [...] |
| Udział w rynku (w %) | [5-10] | [5-10] |

Źródło: Zgłaszający -WID

Natomiast szacunkowe udziały Grupy ORLEN w krajowym rynku zakupu usług transportu samochodowego LPG w ujęciu wolumenowym w 2018 r. i 2019 r. wyniosły odpowiednio ok. [30-40] % (z uwzględnieniem udziału LOTOS S.A.: ok. [30-40] %) i ok. [20-30] % (z uwzględnieniem udziału LOTOS S.A.: ok. [30-40] %). Natomiast w ujęciu wartościowym



kształtowały się w 2018 r. na poziomie ok. [30-40] % (z uwzględnieniem udziału LOTOS S.A.: ok. [30-40] %) i ok. [20-30] % (z uwzględnieniem udziału LOTOS S.A.: ok. [30-40] %).

2.2. Struktura dostawców i odbiorców usług transportu samochodowego LPG uczestników koncentracji

Jak podał Zgłaszający, do końca 2019 r. [tajemnica przedsiębiorstwa] zakres usług transportu LPG był zlecany podmiotom spoza Grupy ORLEN (obecnie zlecenia te oscylują na poziomie ok. [tajemnica przedsiębiorstwa] %⁷). Ponadto Grupa LOTOS również zleca te usługi podmiotom zewnętrznym.

Udział procentowy transportu zewnętrznego LPG na tle wszystkich dostaw LPG realizowanych przez Grupę ORLEN w latach 2018-2019 przedstawia poniższa tabela:

Tabela nr 4. Udział (w %) floty własnej oraz transportu zewnętrznego w Grupie ORLEN w 2018 i 2019 r.

| Transport LPG | Udział (w %) | |
|----------------------|--------------|-------|
| | 2018 | 2019 |
| Transport zewnętrzny | [...] | [...] |
| Transport własny | [...] | [...] |

Zródło: Zgłaszający

Jak wynika z informacji uzyskanych w toku postępowania antymonopolowego w zakresie zakupu usług transportu samochodowego LPG, Grupa ORLEN korzystała w latach 2018 - 2019 z usług [tajemnica przedsiębiorstwa] przewoźników. Strukturę zakupów tych usług od poszczególnych przedsiębiorców przedstawiają tabele nr 5 i 6.

⁷ Ograniczenie ilości zleceń na transport podmiotom zewnętrznym związane było z budową przez Grupę ORLEN własnej floty transportowej za pośrednictwem spółki ORLEN Paliwa.

Tabela nr 5. Udziały (w %) poszczególnych przewoźników w kosztach transportu Grupy ORLEN w 2018 r.

| Lp. | Przewoźnik | Udział (w %) | |
|-----|------------------------------|------------------------------|------------------------------|
| | | Kryterium wartościowe | Kryterium wolumenowe |
| 1 | [tajemnica przedsiębiorstwa] | [tajemnica przedsiębiorstwa] | [tajemnica przedsiębiorstwa] |
| 2 | [tajemnica przedsiębiorstwa] | [tajemnica przedsiębiorstwa] | [tajemnica przedsiębiorstwa] |
| 3 | [tajemnica przedsiębiorstwa] | [tajemnica przedsiębiorstwa] | [tajemnica przedsiębiorstwa] |

Źródło: Zgłaszający

Tabela nr 6. Udziały (w %) poszczególnych przewoźników w kosztach transportu Grupy ORLEN w 2019 r.

| Lp. | Przewoźnik | Udział (w %) | |
|-----|------------------------------|------------------------------|------------------------------|
| | | Kryterium wartościowe | Kryterium wolumenowe |
| 1 | [tajemnica przedsiębiorstwa] | [tajemnica przedsiębiorstwa] | [tajemnica przedsiębiorstwa] |
| 2 | [tajemnica przedsiębiorstwa] | [tajemnica przedsiębiorstwa] | [tajemnica przedsiębiorstwa] |
| 3 | [tajemnica przedsiębiorstwa] | [tajemnica przedsiębiorstwa] | [tajemnica przedsiębiorstwa] |
| 4 | [tajemnica przedsiębiorstwa] | [tajemnica przedsiębiorstwa] | [tajemnica przedsiębiorstwa] |
| 5 | [tajemnica przedsiębiorstwa] | [tajemnica przedsiębiorstwa] | [tajemnica przedsiębiorstwa] |

Źródło: Zgłaszający

Z drugiej zaś strony, z danych przekazanych przez Zgłaszającego, wynika jednoznacznie, że [tajemnica przedsiębiorstwa] odbiorcą usług transportu samochodowego LPG, świadczonych przez OTP w latach 2018-2019, był PKN ORLEN. Natomiast - jak wskazuje Zgłaszający - od czerwca 2020 r. usługi transportu LPG nie są już zlecane OTP, bowiem w zakresie dotychczas realizowanym przez OTP, wolumeny te przewozi flota ORLEN Paliwa. Co więcej, jak podał Zgłaszający, od lipca 2020 r. OTP nie uzyskuje przychodów z tytułu transportu samochodowego LPG, jak również nie prowadzi obecnie takiej działalności.



3. Pozostałe rynki, na których istnieją powiązania wertykalne między stronami

Pomiędzy uczestnikami koncentracji występują również powiązania wertykalne (pionowe) na krajowym rynku świadczenia usług transportu samochodowego paliw (PB, ON, paliwa lotniczego JET) oraz krajowym rynku zakupu tych usług, jednak koncentracja nie wywiera wpływu na wskazane rynki, gdyż uczestnicy koncentracji nie posiadają udziałów rynkowych na wyższym lub niższym szczeblu obrotu, które indywidualnie lub łącznie przekraczałyby próg 30 %.

3.1. Charakterystyka rynku transportu samochodowego paliw

Spółki Grupy ORLEN: PKN ORLEN oraz ORLEN Paliwa (dalej „OPL”) – zajmują się sprzedażą paliw. Podobnie jak w przypadku sprzedaży LPG, klienci mogą odbierać produkty z terminali paliwowych własnym transportem, jak również skorzystać z usługi dostarczenia produktów do miejsca odbioru transportem organizowanym po stronie dostawcy. W tym zakresie PKN ORLEN korzysta z usług przewoźnika zewnętrznego – OTP (Spółka Przejmowana) oraz realizuje te usługi w ramach własnej grupy kapitałowej – z usług OPL.

Jednocześnie usługa transportu paliw drogowych oraz JET zaliczana jest do tego samego rynku właściwego ze względu na sprzęt wymagany do jej realizacji. Obydwa paliwa transportuje się cysternami o takiej samej konstrukcji. Cysterny paliwowe mogą przewozić zarówno paliwa drogowo, jak i JET. W transporcie JET wymagane są dodatkowe środki bezpieczeństwa, obowiązkowe plombowanie ładunku, dodatkowe szkolenia kierowców. Jednak podstawowa licencja przewozowa, podstawowe uprawnienia kierowców z zakresu ADR⁸ oraz podstawowe dopuszczenia TDT⁹ dla pojazdów zezwalają na transport zarówno paliw samochodowych, jak i JET. Firmy przewozowe działające w obszarze ADR są przygotowane do dostarczania usługi transportu zarówno JET, jak i paliw samochodowych. Jednocześnie opisane wyżej wymogi dotyczące ADR, jak i sprzętu używanego dla przewozu

⁸ ADR (fr. L' Accord européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par Route) – międzynarodowa konwencja dotycząca drogowego przewozu towarów i ładunków niebezpiecznych, sporządzona w Genewie 30 września 1957 r. i podpisana pierwotnie przez 9 państw, a obecnie konwencję podpisało ok. 50 państw. W Polsce przewóz materiałów niebezpiecznych dozwolony jest wyłącznie przez wykwalifikowane osoby, które ukończyły 21 lat, spełniają wymagania ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy o ruchu drogowym, ukończyły odpowiedni kurs ADR oraz zdały z wynikiem pozytywnym egzamin kończący taki kurs. W transporcie drogowym w krajach objętych umową ADR pojazdy przewożące substancje niebezpieczne powinny być oznakowane znormalizowanymi tablicami ADR. Źródło: [https://pl.wikipedia.org/wiki/ADR_\(transport\)](https://pl.wikipedia.org/wiki/ADR_(transport))

⁹ Transportowy Dozór Techniczny



paliw decydują o wyodrębnieniu tak zdefiniowanego rynku przewozu paliw z rynku transportu samochodowego.

OTP jest spółką transportową specjalizującą się w transporcie paliw. Usługodawcami OTP są firmy paliwowe posiadające sieci stacji benzynowych. Na te stacje OTP dostarcza paliwa według zapotrzebowania ilościowego i czasowego zgłaszanego przez usługodawców. Z uwagi na lokalizację stacji benzynowych – duże miasta, lokalizacje blisko sieci drogowych nie ma możliwości aby paliwo dostarczać w te lokalizacje innym transportem niż transport drogowy. Inaczej sprawa wygląda z paliwem JET. Niektóre lotniska (np. Lotnisko Chopina w Warszawie) posiadają infrastrukturę kolejową, która jest lub może być wykorzystana do transportu paliwa JET (usługi transportu paliwa lotniczego JET typu *into-plane*).

Jeśli chodzi o sprzedaż paliwa lotniczego JET, to należy wskazać, że powiązania wertykalne między uczestnikami koncentracji występują tylko w przypadku transportu paliwa JET z rafinerii tzw. *ex –rafinery*. OTP nie posiada floty własnej, która umożliwiałaby mu oferowanie usług transportu paliwa lotniczego JET typu *into-plane* (na lotniskach).

3.2. Pozycja rynkowa uczestników koncentracji.

Grupa ORLEN

Szacunkowe udziały (w %) Grupy ORLEN oraz LOTOS (bez Lotos Paliwa) w krajowym rynku zakupu usług transportu samochodowego paliw w latach 2018 - 2019 przedstawia poniższa tabela.

Tabela nr 7. Szacunkowe udziały (w %) Grupy ORLEN oraz LOTOS (bez Lotos Paliwa) po stronie zakupowej rynku transportu samochodowego paliw w 2018 i 2019 r. :

| Wielkość rynku | | Szacunkowy udział w rynku (w %) | | Wartość sprzedaży (w tys. zł) | | Szacunkowy udział w rynku (w %) | |
|----------------------------|----------------------------|---------------------------------|---------|-------------------------------|-------|---------------------------------|---------|
| 2018 | 2019 | 2018 | 2019 | 2018 | 2019 | 2018 | 2019 |
| 27,042 tys. m ³ | 28,024 tys. m ³ | [20-30] | [20-30] | [...] | [...] | [20-30] | [20-30] |

Źródło: WID



W analizie powyższych danych należy mieć na uwadze, że udziały LOTOS S.A. (pod kątem wartości zakupu usług), jak podaje Zgłaszający, wyniosły w:

- 2018 r. – [tajemnica przedsiębiorstwa]
- 2019 r. – [tajemnica przedsiębiorstwa]

OTP działa natomiast po stronie podażowej krajowego **ryнку transportu samochodowego paliw (ON, PB oraz JET)** i świadczy na tym rynku usługi transportu głównie na rzecz PKN ORLEN.

Szacunkowe udziały OTP w rynku sprzedaży usług transportu samochodowego paliw w 2018 i 2019 r. przedstawia poniższa tabela:

Tabela nr 8. Szacunkowe udziały (w %) OTP w rynku sprzedaży usług transportu samochodowego paliw w 2018 i 2019 r. w ujęciu wolumenowym i wartościowym:

| Wielkość rynku | | Szacunkowy udział w rynku (w %) | | Wartość sprzedaży (w tys. zł) | | Szacunkowy udział w rynku (w %) | |
|----------------------------|----------------------------|---------------------------------|---------|-------------------------------|-------|---------------------------------|---------|
| 2018 | 2019 | 2018 | 2019 | 2018 | 2019 | 2018 | 2019 |
| 27 042 tys. m ³ | 28 024 tys. m ³ | [20-30] | [20-30] | [...] | [...] | [20-30] | [20-30] |

Źródło: WID

Mając powyższe na względzie organ antymonopolowy uznał, iż pomiędzy uczestnikami koncentracji zachodzą relacje typu dostawca–odbiorca w zakresie krajowego rynku usług transportu samochodowego paliw, w którym szacunkowe udziały rynkowe OTP po stronie podażowej tego rynku w 2018 i 2019 r. wyniosły odpowiednio ok. [20-30] % i ok. [20-30] %, natomiast szacunkowe udziały rynkowe PKN ORLEN po stronie popytowej rynku zakupu usług transportu samochodowego paliw w 2018 i 2019 r. wyniosły odpowiednio ok. [20-30] % i ok. [20-30] % (a z LOTOS S.A. - ok. [20-30] % i ok. [20-30] %). Wielkość udziałów przedsiębiorców wskazuje na brak wpływu przedmiotowej koncentracji na te rynki w ujęciu wertykalnym, gdyż żaden uczestnik nie osiągnął na wyższym lub niższym szczeblu obrotu w tym rynku udziału rynkowego przekraczającego 30 %.



3.3. Struktura dostawców i odbiorców usług transportu samochodowego paliwa

Dostawy paliw realizowane były przez Grupę ORLEN w latach 2018 - 2019 przy wykorzystaniu własnej floty transportowej oraz poprzez zakup usług transportu samochodowego paliw od przewoźników. Struktura dostaw paliw PKN Orlen przedstawiała się w tym okresie następująco:

Tabela 9. Udział (w %) floty własnej oraz transportu zewnętrznego w Grupie ORLEN w 2018 i 2019 r.:

| Transport paliw | Udział (w %) | |
|----------------------|--------------|-------|
| | 2018 | 2019 |
| Transport zewnętrzny | [...] | [...] |
| Transport własny | [...] | [...] |

Źródło: Zgłaszający

Jeśli chodzi o poszczególnych dostawców usług transportu paliwa na rzecz Grupy ORLEN, największy udział wynoszący ok. [tajemnica przedsiębiorstwa] %, należy do OTP, zarówno w ujęciu wartościowym, jak i wolumenowym.

Tabela nr 10. Udziały (w %) poszczególnych przewoźników w kosztach transportu Grupy ORLEN w 2018 r.

| L.p. | Przewoźnik | Udział (w %) | |
|------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|
| | | Kryterium wartościowe | Kryterium ilościowe |
| 1 | [tajemnica przedsiębiorstwa] | [tajemnica przedsiębiorstwa] | [tajemnica przedsiębiorstwa] |
| 2 | [tajemnica przedsiębiorstwa] | [tajemnica przedsiębiorstwa] | [tajemnica przedsiębiorstwa] |
| 3 | [tajemnica przedsiębiorstwa] | [tajemnica przedsiębiorstwa] | [tajemnica przedsiębiorstwa] |
| 4 | Pozostali | [tajemnica przedsiębiorstwa] | [tajemnica przedsiębiorstwa] |

Źródło: Zgłaszający



Tabela nr 11. Udziały (w %) poszczególnych przewoźników w kosztach transportu Grupy ORLEN w 2019 r.::

| | Przewoźnik | Udział (w %) | |
|---|------------------------------|------------------------------|------------------------------|
| | | Kryterium wartościowe | Kryterium ilościowe |
| 1 | [tajemnica przedsiębiorstwa] | [tajemnica przedsiębiorstwa] | [tajemnica przedsiębiorstwa] |
| 2 | [tajemnica przedsiębiorstwa] | [tajemnica przedsiębiorstwa] | [tajemnica przedsiębiorstwa] |
| 3 | [tajemnica przedsiębiorstwa] | [tajemnica przedsiębiorstwa] | [tajemnica przedsiębiorstwa] |
| 4 | Pozostali | [tajemnica przedsiębiorstwa] | [tajemnica przedsiębiorstwa] |

Zródło: Zgłaszający

C) Koncentracja wywiera wpływu w układzie konglomeratowym na następujące rynki, w których udział Grupy Orlen w 2019 r. przekraczał poziom 40%, tj:

- lokalne rynki sprzedaży paliwa lotniczego (JET, into plane), gdzie udział rynkowy Grupy ORLEN utrzymuje się na poziomie od ok. [tajemnica przedsiębiorstwa] [80-100] %;
- krajowy rynek sprzedaży asfaltu, w którym udział rynkowy Grupy ORLEN wynosi ok. [tajemnica przedsiębiorstwa] [40-50] %;
- krajowy rynek magazynowania zapasów obowiązkowych ropy naftowej – udział Grupy ORLEN: ok. [tajemnica przedsiębiorstwa] [70-80] %;
- krajowy rynek sprzedaży lekkiego oleju napędowego – udział Grupy ORLEN: ok. [tajemnica przedsiębiorstwa] [50-60] %;
- krajowy rynek hurtowej sprzedaży paliw – udział Grupy ORLEN: ok. [tajemnica przedsiębiorstwa] [50-60] %;
- krajowy rynek hurtowej sprzedaży ciężkiego oleju napędowego – udział Grupy ORLEN: ok. [tajemnica przedsiębiorstwa] [60-70] %;
- krajowy rynek sprzedaży rafineryjnej JET- udział Grupy ORLEN: ok. [tajemnica przedsiębiorstwa] [70-80] %.

Udział PKN ORLEN może także przekraczać próg 40% w następujących rynkach właściwych:



- lokalne rynki dystrybucji energii elektrycznej (dla spółek z Grupy Orlen):

- teren rafinerii w Płocku oraz jej bezpośrednie sąsiedztwo,
- teren zakładu w Jedliczu oraz bezpośrednie sąsiedztwo,
- Trzebinia, terminale paliwowe w Kraków-Olszanica, Ostrów Wielkopolska, Lublin, Szczecin, Wrocław, Świnoujście, Gutkowo, Sokółka, Mościska, Żurawica, Widełka, Nowa Sól,
- teren zakładu w Anwilu i jego bezpośrednie sąsiedztwo;

- lokalne rynki wytwarzania, przesyłu, dystrybucji i dostawy ciepła;

- lokalne rynki wytwarzania, przesyłu, dystrybucji energii elektrycznej: teren zakładu w Płocku, Włocławku, Trzebini, Jedliczu i ich bezpośrednie sąsiedztwo;

- lokalny rynek dostaw ciepła: Płock i bezpośrednia okolica.

Ponadto zważywszy na szeroki wachlarz oferty PKN ORLEN w zakresie produktów petrochemicznych z jednej strony oraz praktykę decyzyjną organów ochrony konkurencji polegającą na bardzo wąskim wyznaczeniu rynków właściwych dla poszczególnych substancji chemicznych, jak i lokalnych rynków detalicznej sprzedaży paliw, nie można wykluczyć wpływu konglomeratowego na rynki związane z działalnością petrochemiczną (nie można wykluczyć, że istnieją rynki, na których udział Zgłaszającego przekracza 40%).

Jednocześnie wskazać należy, iż Zgłaszający nie zidentyfikował rynków właściwych obejmujących terytorium Polski, na których udział Grupy Ruch przekraczałby 40%. Jednakże nie można wykluczyć, iż na którymś z wąsko zakreślonych lokalnych rynków detalicznej sprzedaży prasy i AKCU, udział RUCH przekracza 40% (w szczególności w przypadku lokalizacji placówki RUCH w miejscach, w pobliżu których funkcjonuje niewiele placówek o podobnym profilu np. na dworcach kolejowych, lotnisku, czy przejściach podziemnych).

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

Stosownie do treści art. 18 *ustawy o ochronie konkurencji* 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. 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 kwestię dominacji i ma szersze znaczenie. Obejmuje bowiem sytuacje, kiedy w wyniku dokonanej koncentracji konkurencja zostaje poważnie ograniczona, a nie wiąże się to z powstaniem pozycji dominującej – może to mieć miejsce przykładowo na rynkach oligopolistycznych.

Powołany przepis wskazuje, że to intensywność ograniczenia konkurencji będzie determinowała treść rozstrzygnięcia organu antymonopolowego. Oznacza to, że nie każde ograniczenie konkurencji będące wynikiem planowanej koncentracji będzie skutkowało wydaniem zakazu jej dokonania, a jedynie mające charakter „istotnego” ograniczenia.

Oceniając rozpatrywaną koncentrację organ antymonopolowy stwierdził, iż w jej wyniku nie dojdzie do istotnego ograniczenia konkurencji na żadnym z rynków, na których prowadzą działalność jej uczestnicy.

Uzasadniając powyższe należy wskazać, że koncentracja nie wywiera wpływu na żaden rynek w układzie horyzontalnym. Działalność uczestników pokrywa się co prawda w zakresie transportu samochodowego paliw, niemniej należy wskazać, że usługa transportu samochodowego paliw realizowana jest przez spółki z Grupy ORLEN wyłącznie na potrzeby własnej grupy kapitałowej i w obrębie tej grupy. Usługa transportu paliwa nie stanowi zatem usługi konkurencyjnej wobec usług transportu paliwa świadczonych przez OTP.



W konsekwencji, rynek transportu samochodowego paliw nie stanowi rynku wspólnego dla uczestników koncentracji.

W przedmiotowej sprawie rynkiem, na który koncentracja wywiera wpływ w układzie wertykalnym jest krajowy rynek transportu samochodowego LPG. PKN ORLEN - jako podmiot dokonujący hurtowego i detalicznego obrotu LPG - zakupuje usługi transportu LPG od dostawcy tych usług, czyli OTP. Szacunkowe udziały Grupy ORLEN po stronie zakupowej rynku usług transportu samochodowego LPG w 2018 r. i 2019 r. wyniosły odpowiednio ok. [30-40] % i [20-30] % w ujęciu wolumenowym, natomiast [30-40] % i [20-30] % w ujęciu wartościowym, w związku z czym w ujęciu wolumenowym podane udziały [tajemnica przedsiębiorstwa] przekroczyły próg 30 %. Warto zaznaczyć, że po przejęciu Grupy LOTOS, udziały te wzrosną do ok. [30-40] % w ujęciu wolumenowym i do ok. [30-40] % w ujęciu wartościowym. Niemniej jednak, przekroczenie granicy 30 % jest **[tajemnica przedsiębiorstwa]**. Dla porównania, po stronie sprzedażowej krajowego rynku transportu samochodowego LPG, szacunkowe udziały OTP zarówno według kryterium wolumenowego, jak i według kryterium wartościowego, w 2018 r. i 2019 r. są dużo mniejsze i sięgają rzędu ok. [5-10] % w ujęciu wolumenowym oraz ok. [5-10] % w ujęciu wartościowym. Koncentracja nie będzie miała zatem istotnego wpływu na rynek usług transportu samochodowego LPG.

Kluczowe dla oceny wpływu koncentracji na konkurentów OTP na rynku transportu samochodowego LPG jest to, że obecnie PKN ORLEN w ogóle nie kupuje usług transportu LPG od innych podmiotów. Wolumeny, które do maja 2020 r. były zlecane m.in. OTP, przewozi flota spółki ORLEN Paliwa. Wobec tego konkurenci OTP obecnie realizują swoje usługi wyłącznie na rzecz innych nabywców ich usług i nie wydaje się, aby współpraca z PKN ORLEN była niezbędna dla ich funkcjonowania. Co więcej, przyszła ich współpraca z PKN ORLEN jest jedynie hipotetyczna i nie ma podstaw przypuszczać, by koncentracja miała kluczowe znaczenie dla jej zaistnienia.

Warto także zaznaczyć, że pomimo braku obecnie relacji pomiędzy Grupą ORLEN i OTP w obszarze usług transportu samochodowego LPG, nie jest wykluczone, że przedsiębiorcy podejmą współpracę w tym kierunku w przyszłości. Jednocześnie, w przypadku możliwego rozpoczęcia współpracy obu podmiotów w tym obszarze (tj. wznowienia przewozów LPG przez OTP już w ramach Grupy ORLEN), wpływ na ceny definiowany jest jako niewielki, przede wszystkim ze względu na relatywnie niewielki udział OTP w danym rynku oraz niski udział kosztów transportu w sprzedaży hurtowej LPG.



W jeszcze mniejszym stopniu transakcja wpłynie na rynek usług transportu samochodowego paliw. Z jednej bowiem strony znaczące wolumenty paliw były i tak wożone przez OTP na rzecz PKN ORLEN w związku ze ścisłą i długotrwałą współpracą stron (spółka Grupy ORLEN i OTP). Z drugiej natomiast strony, udziały uczestników koncentracji, ani indywidualnie ani łącznie, w rynku właściwym nie przekroczyły progu 30 %. Koncentracja nie wpływa więc w układzie wertykalnym na ten rynek.

Koncentracja wywiera wpływ na wiele rynków w układzie konglomeratowym, jednak, pomimo przekroczenia progu 40 %, na żadnym z tych rynków nie istnieje możliwość przeniesienia pozycji PKN ORLEN na rynek, którego dotyczy koncentracja.

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 o ochronie konkurencji*, co uzasadnia wydanie przez Prezesa Urzędu zgody na jej dokonanie.

Wobec powyższego orzeczono, jak w sentencji.

POUCZENIE:

Zgodnie z art. 81 ust. 1 ustawy z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (j.t. Dz. U. z 2020 r., poz. 1076 ze zm.) w związku z art. 479²⁸ § 2 ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. Kodeks postępowania cywilnego (j.t. Dz. U. z 2018 r., poz. 1360 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 (j.t. Dz. U. z 2019 r., poz. 785), 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 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 Kodeksu postępowania cywilnego strona zwolniona przez sąd od kosztów sądowych w całości lub części, może domagać się ustanowienia adwokata lub radcy prawnego. Osoba prawna lub inna jednostka organizacyjna, której ustawa przyznaje zdolność sądową, niezwolniona przez sąd od kosztów sądowych, może się domagać ustanowienia adwokata lub radcy prawnego, jeżeli wykaże, że nie ma dostatecznych środków na poniesienie kosztów wynagrodzenia adwokata lub radcy prawnego. Wniosek o ustanowienie adwokata lub radcy prawnego strona zgłasza wraz z wnioskiem o zwolnienie od kosztów sądowych lub osobno, na piśmie lub ustnie do protokołu, w sądzie, w którym sprawa ma być wytoczona lub już się toczy.

Z upoważnienia Prezesa Urzędu
Ochrony Konkurencji i Konsumentów

DYREKTOR
Departamentu Kontroli Koncentracji
Robert Kamiński

Otrzymuje:

Polski Koncern Naftowy ORLEN S. A., Płock

