



**PREZES
URZĘDU OCHRONY
KONKURENCJI I KONSUMENTÓW**

DKK1-421/28/12/ES

Warszawa, dnia 05 grudnia 2012 r.

DECYZJA Nr DKK - 131/2012

Na podstawie art. 18 w związku z art. 13 ust. 1 i ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 16 lutego 2007 r. *o ochronie konkurencji i konsumentów* (Dz. U. Nr 50, poz. 331 ze zm.) Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów po przeprowadzeniu postępowania antymonopolowego wszczętego na wniosek Polskiego Koncernu Naftowego ORLEN S.A. z siedzibą w Płocku **wydaje zgodę** na dokonanie koncentracji, polegającej na przejęciu przez Polski Koncern Naftowy ORLEN S.A. z siedzibą w Płocku kontroli nad Petrolot Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie.

UZASADNIENIE

W dniu 14 września 2012 r. do Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, zwanego dalej „Prezesem Urzędu” lub „organem antymonopolowym”, wpłynęło zgłoszenie zamiaru koncentracji, polegającej na przejęciu przez Polski Koncern Naftowy ORLEN S.A. z siedzibą w Płocku (dalej „PKN ORLEN” lub „Wnioskodawca”) kontroli nad Petrolot Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie (dalej „PETROLOT”).

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

- łączny światowy obrót przedsiębiorców uczestniczących w koncentracji w roku obrotowym poprzedzającym rok zgłoszenia przekroczył równowartość 1 mld euro, tj. kwotę określoną w art. 13 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 16 lutego 2007 r.

o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz. U. Nr 50, poz. 331 ze zm.), zwanej dalej także „ustawą antymonopolową”, przy czym łączny obrót na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przedsiębiorców uczestniczących w koncentracji w tym okresie przekroczył równowartość 50 mln euro, tj. kwotę określoną w art. 13 ust. 1 pkt 2 tej ustawy,

- przejęcie kontroli nad innym przedsiębiorcą jest jednym ze sposobów koncentracji, określonym w art. 13 ust. 2 pkt 2 ustawy antymonopolowej,
- w przedmiotowej sprawie nie występuje żadna okoliczność z katalogu przesłanek wymienionych w art. 14 ww. ustawy, powodująca wyłączenie obowiązku zgłoszenia zamiaru koncentracji,

zostało wszczęte postępowanie w niniejszej sprawie, o czym – zgodnie z art. 61 § 4 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. *Kodeks postępowania administracyjnego* (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz.1071 ze zm.) – Prezes Urzędu powiadomił PKN ORLEN pismem z dnia 24 września 2012 r.

Wskazać w tym miejscu należy, że zamierzona transakcja stanowi koncentrację o wymiarze wspólnotowym. W dniu 31 sierpnia 2012 r. PKN ORLEN, działając na podstawie art. 4 ust. 4 Rozporządzenia Rady (WE) nr 139/2004 w sprawie kontroli koncentracji przedsiębiorstw (Dz. Urz. UE L 024 z dnia 29 stycznia 2004 r.), wystąpił jednak do Komisji Europejskiej o przekazanie tej koncentracji do rozpatrzenia Prezesowi Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów jako organowi właściwemu do jej oceny. Organ antymonopolowy w piśmie skierowanym do Komisji Europejskiej zgodził się z tą opinią wnioskodawcy. Decyzją z dnia 5 września 2012 r. (numer sprawy: COMP M.6683) Komisja Europejska postanowiła zatem przekazać ocenę zamierzonej koncentracji do Prezesa Urzędu.

W ramach prowadzonego postępowania organ antymonopolowy zwrócił się do Grupy Lotos S.A. z siedzibą w Gdańsku (dalej „Grupa Lotos”) o wyrażenie opinii na temat przedmiotowej koncentracji, w szczególności jej wpływu na prowadzoną przez tego przedsiębiorcę działalność. Grupa Lotos wskazała, że ***(tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 1 załącznika nr 2 do decyzji)***. Grupa Lotos zwróciła uwagę m.in. na kluczowe znaczenie w systemie dostaw paliwa do samolotów dostępu do zbiorników magazynujących paliwo na lotnisku. W ocenie Grupy Lotos o wyborze

danego dostawcy paliwa do samolotu decyduje przede wszystkim zdolność zapewnienia stałej dostępności paliwa na lotnisku oraz sprawnego zatankowania samolotu, co wiąże się z koniecznością posiadania odpowiedniej infrastruktury, pozwalającej na magazynowanie paliwa na lotnisku bądź zapewnienie szybkiego dowozu paliwa na lotnisko. Chociaż możliwe jest dostarczanie paliwa do samolotu bez posiadania bazy magazynowej, o czym świadczy przykład Baltic Ground Services (dalej „BGS”), to taki model świadczenia usług nie zapewnia dostępności paliwa w przypadkach nagłego zapotrzebowania na większą ilość paliwa oraz rzetelności dostaw realizowanych na rzecz większych przewoźników i może efektywnie funkcjonować jedynie w przypadku obsługi małych przewoźników. PETROLOT jest jedynym podmiotem w Polsce, który posiada bazy magazynowe na 12 lotniskach. Z uwagi na brak dostępu do infrastruktury magazynowej konkurencja jest obecna jedynie w Gdańsku (Lotos Tank Sp. z o.o.) oraz w Warszawie, Krakowie i Katowicach (BGS). Dodatkowo lotniska w Rzeszowie i Wrocławiu zapewniają usługi magazynowania i tankowania paliwa we własnym zakresie. W porównaniu z PETROLOT-em, który posiada bazy paliwowe na większości polskich lotnisk oraz obsługuje większość przewoźników, pozycja konkurencyjna pozostałych dostawców jest bardzo słaba.

W trakcie postępowania organ antymonopolowy ustalił i zważył, co następuje:

Uczestnicy koncentracji

I. PKN ORLEN – aktywny uczestnik koncentracji – jest spółką notowaną na Giełdzie Papierów Wartościowych w Warszawie. Struktura akcjonariatu tego przedsiębiorcy według stanu na dzień 15 października 2012 r. przedstawia się następująco:

- Skarb Państwa – 27,52 %,
- ING OFE – 5,02 %,
- Aviva OFE – 5,08 %,
- pozostali – 62,38 %.

PKN ORLEN tworzy grupę kapitałową (dalej „Grupa PKN ORLEN”), w skład której wchodzi ponad 70 spółek. Podstawowym przedmiotem działalności Grupy PKN ORLEN jest przetwarzanie ropy naftowej na benzynę bezołowiową, olej napędowy, olej opałowy i paliwa lotnicze, jak również LPG, smary, tworzywa sztuczne, wyroby petrochemiczne, takie jak węglowodory aromatyczne (np. toluen, farbasol, ksyleny, ortoksylen, benzen), petrochemikalia (np. aceton, butadien techniczny, etylen polimeryzacyjny, fenol, glikole, olej popirolityczny), wytwarzanie produktów energetycznych i ubocznych (np. azot skroplony, tlen skroplony), nawozów sztucznych. PKN ORLEN posiada siedem rafinerii, z których trzy znajdują się w Polsce (w Płocku, Trzebini i Jedliczach), trzy w Czechach (w Litvinov, Kralupach i Pardubicach) oraz jedna na Litwie (w Możejkach). PKN ORLEN posiada również sieć stacji paliw zlokalizowanych w Polsce, Niemczech, Czechach i na Litwie.

II. PETROLOT – pasywny uczestnik koncentracji – jest spółką z ograniczoną odpowiedzialnością, pozostającą pod wspólną kontrolą PKN ORLEN i Polskich Linii Lotniczych LOT S.A. (dalej „PLL LOT”). PETROLOT nie posiada spółek zależnych.

PETROLOT prowadzi działalność w zakresie obrotu paliwami lotniczymi oraz świadczy usługi tankowania statków powietrznych operujących na zlokalizowanych w Polsce lotniskach komunikacyjnych i aeroklubowych. PETROLOT realizuje sprzedaż paliwa lotniczego JET i benzyny lotniczej avgas do statków powietrznych w oparciu o własną lub dzierżawioną infrastrukturę paliwową.

PETROLOT dostarcza w Polsce paliwo lotnicze JET i benzynę avgas do 11 portów lotniczych/lotnisk, tj. w Warszawie, Krakowie-Balicach, Poznaniu, Gdańsku, Szczecinie, Katowicach-Pyrzowicach, Bydgoszczy, Łodzi-Lublinku, Lubinie, Warszawie-Babicach i Warszawie-Modlinie, i benzynę avgas do lotniska w Nowym Targu oraz lądowisk w Międzybrodziu Żywieckim – Żar i Jastarni.

Przyczyny i opis transakcji

W dniu *(tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 1 załącznika nr 1 do decyzji)*, dotyczący zamiaru nabycia przez PKN ORLEN 49 % udziałów w PETROLOT. Następnie w dniu *(tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 2 załącznika nr 1 do decyzji)*.

W wyniku realizacji ww. umowy PKN ORLEN będzie posiadał 100 % udziałów w PETROLOT i w konsekwencji przejmie wyłączną kontrolę nad tą Spółką.

Jak wskazał PKN ORLEN planowana koncentracja jest *(tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 3 załącznika nr 1 do decyzji)*. Z perspektywy PKN ORLEN przedmiotowa koncentracja umożliwi temu przedsiębiorcy sprawowanie kontroli nad procesem dystrybucji paliwa lotniczego JET od momentu jego produkcji do momentu tankowania paliwa do statków powietrznych, a tym samym zagwarantuje utrzymanie wysokiej jakości paliwa lotniczego JET oraz zabezpieczy ciągłość dostaw.

Rynki właściwe, na które koncentracja wywiera wpływ

W myśl art. 4 pkt. 9 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*).

Mając na względzie definicję rynku właściwego oraz kryteria wyznaczania rynków właściwych, na które koncentracja wywiera wpływ zawarte w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 17 lipca 2007 r. w *sprawie zgłoszenia zamiaru koncentracji przedsiębiorców* (Dz. U. Nr 134, poz. 937) organ antymonopolowy uznał, iż:

A) W przedmiotowej sprawie nie występują rynki właściwe, na które koncentracja wywiera wpływ **w układzie horyzontalnym**

Z analizy przedmiotu działalności Grupy PKN ORLEN i PETROLOT-u wynika, że nie istnieją rynki właściwe, na których dochodzi do horyzontalnej styczności działalności uczestników koncentracji. Co prawda obaj uczestnicy działają w zakresie dostaw paliwa lotniczego, to jednak ich działalność prowadzona jest na dwóch odrębnych rynkach (szczeblach). Grupa PKN Orlen działa na poziomie

rafineryjnym, PETROLOT natomiast na poziomie bezpośrednich dostaw do samolotów.

B) Koncentracja wywiera wpływ w układzie wertykalnym na:

- 1) rynek sprzedaży rafineryjnej paliwa lotniczego JET w Polsce, w którym udział PKN ORLEN przekracza próg 30 %,
- 2) lokalne rynki dostaw paliwa lotniczego JET do samolotów w Porcie Lotniczym im. Fryderyka Chopina w Warszawie (WAW), Międzynarodowym Porcie Lotniczym im. Jana Pawła II w Krakowie – Balicach (KRK), Porcie Lotniczym Poznań Ławica (POZ), Porcie Lotniczym im. Lecha Wałęsy w Gdańsku (GDN), Porcie Lotniczym im. NSZZ Solidarność w Szczecinie (SZZ), Porcie Lotniczym w Katowicach – Pyrzowicach (KTW), Porcie Lotniczym im. Ignacego Jana Paderewskiego w Bydgoszczy (BGG), Porcie Lotniczym Łódź – Lublinek w Łodzi (LCJ), na Lotnisku w Lubinie (LUB), na Lotnisku Warszawa-Babice (WA1) oraz w Porcie Lotniczym Warszawa – Modlin (WMI), na których udział PETROLOT przekracza próg 30 %.

Jak wynika z ustaleń organu antymonopolowego, pomiędzy uczestnikami koncentracji zachodzą powiązania wertykalne na rynku sprzedaży rafineryjnej paliwa lotniczego JET. Grupa PKN Orlen jest producentem tego paliwa i sprzedawcą na poziomie rafineryjnym. Z kolei PETROLOT kupuje paliwo lotnicze JET od producentów i następnie sprzedaje je liniom lotniczym dostarczając bezpośrednio do samolotów.

Ad.1) Rynek sprzedaży rafineryjnej paliwa lotniczego JET w Polsce

1.1 Rynek sprzedaży rafineryjnej paliwa lotniczego JET w aspekcie produktowym i geograficznym

W swojej dotychczasowej praktyce Komisja Europejska wskazywała, że paliwo lotnicze należy odróżniać od innych produktów rafinacji ropy naftowej,

w szczególności od paliw silnikowych¹. Ponadto Komisja Europejska uznała, że ze względu na brak substytucyjności po stronie popytu dwa rodzaje paliwa lotniczego, tj. paliwo lotnicze JET stosowane w silnikach odrzutowych w większych samolotach komercyjnych oraz benzyna lotnicza avgas stosowana do tłokowych silników spalinowych w mniejszych samolotach prywatnych, należą do odrębnych rynków produktowych². Analogiczne stanowisko należy przyjąć w niniejszej sprawie, aczkolwiek na marginesie należy dodać, że PKN ORLEN nie prowadzi działalności w segmencie benzyny lotniczej avgas.

W odniesieniu do rynku dostaw paliwa lotniczego JET, Komisja Europejska konsekwentnie wskazuje dwa poziomy systemy dystrybucji tego paliwa. Na wyższym poziomie łańcucha dostaw Komisja Europejska rozróżnia dostawy na poziomie sprzedaży rafineryjnej (dalej również „*ex-refinery*” lub „*loco refinery*”). Sprzedaż rafineryjna paliwa lotniczego to sprzedaż dokonywana przez producentów tego paliwa czasami bezpośrednio do magazynu odbiorcy, do hurtowników i innych spółek paliwowych, ale również sprzedaż liniom lotniczym posiadającym dostęp do niezbędnej infrastruktury transportowej i magazynowej. Na niższym szczeblu łańcucha dostaw paliwo lotnicze jest dostarczane na lotnisku bezpośrednio do skrzydła samolotu (*into plane*) za pośrednictwem specjalnej infrastruktury, na ogół na podstawie umów zawieranych z liniami lotniczymi. Dostawy typu *into plane* obejmują dostawy w ramach umów zawieranych ze spółkami usługowymi, które zarządzają lotniskową infrastrukturą tankowania (np. bazami magazynowymi, systemami hydrant, systemami rurociągów) oraz aktualnie zaopatrują samoloty w paliwo lotnicze przy wykorzystaniu autocystern lub hydrantów³.

Z informacji zebranych w trakcie postępowania wynika ponadto, iż na poziomie sprzedaży rafineryjnej cena paliwa lotniczego JET uwzględnia jedynie

¹ Sprawa Nr IV/M.1383 – *Exxon/Mobil*

² Sprawy COMP/M.1628 – *TotalFina/ELF*, COMP/M.3110 – *OMV/BP (Southern German Package)*, COMP/M.5005 – *Galp Energia/Exxonmobil IBERIA*, COMP/M.5880 – *Shell/Topaz/JV*

³ Sprawy COMP/M.3110 – *OMV/BP, pkt 18*, COMP/M.5005 – *Galp Energia/Exxonmobil IBERIA, pkt 21*

marże producenta, podczas gdy na szczeblu dostaw *into plane*, cena uwzględnia marże podmiotu pośredniczącego i poniesione koszty logistyczne. Dodatkowo na poziomie sprzedaży rafineryjnej ilość paliwa JET sprzedawanego (dostarczanego) jednorazowo na rzecz klienta jest znacznie większa aniżeli na poziomie dostaw *into plane*, gdzie wolumen jednorazowo sprzedawanego paliwa (zatankowanego do samolotu) jest mniejszy. Jednocześnie odbiorcami na poziomie rafineryjnym są albo pośrednicy handlowi albo podmioty posiadające dostęp do odpowiedniej infrastruktury, umożliwiającej składowanie oraz tankowanie paliwa JET do samolotów. Z inną sytuacją mamy do czynienia na poziomie dostaw *into plane*, gdzie klientem jest ostateczny odbiorca paliw, który nie posiada odpowiedniej infrastruktury (np. bazy paliwowej) koniecznej do zatankowania paliwa do samolotu.

Dla nabywców paliwa zaopatrujących się na rynku sprzedaży rafineryjnej dostawa *into plane* nie stanowi alternatywy z uwagi na wspomniane wyżej ceny i oraz wolumen. Z kolei dla odbiorców końcowych nabywających paliwo od dostawców *into plane* oferta producenta paliwa, z uwagi na brak odpowiedniej infrastruktury umożliwiającej zatankowanie zakupionego paliwa do samolotu, nie będzie substytucyjna. Odbiorcy ostateczni, którzy posiadają odpowiednią infrastrukturę (np. wojsko) dokonują zakupów paliw JET na poziomie rafineryjnym.

Jak wynika z analizy działalności uczestników koncentracji PKN ORLEN działa na wyższym poziomie dostaw paliwa lotniczego JET, tj. na poziomie sprzedaży rafineryjnej. PETROLOT nie prowadzi działalności na tym szczeblu łańcucha dostaw paliwa lotniczego JET. Rynek sprzedaży rafineryjnej, będący rynkiem zbytu dla PKN ORLEN, jest jednocześnie rynkiem zaopatrzenia dla PETROLOT-u, który paliwo lotnicze JET nabywane w głównej mierze od PKN ORLEN sprzedaje następnie ostatecznym odbiorcom.

W praktyce decyzyjnej Komisja Europejska wskazywała, że właściwym rynkiem geograficznym dla dostaw paliwa lotniczego JET na wyższym poziomie, tj. na poziomie sprzedaży rafineryjnej (który jest jednocześnie rynkiem sprzedaży dla PKN Orlen i rynkiem zakupu dla PETROLOT-u) jest obszar Unii Europejskiej lub

Europy Zachodniej.⁴ Za powyższym twierdzeniem przemawiały w szczególności zbliżone ceny paliwa lotniczego cargo, które wynikały z zastosowania w stosunkach dwustronnych cen określonych na podstawie indeksów Platts (agencja prowadząca działalność w zakresie gromadzenia cen paliwa lotniczego na giełdach Amsterdam – Antwerpia – Rotterdam, w Singapurze i w Nowym Jorku), brak barier celnych lub istotnych kosztów, które mogłyby ograniczać lub eliminować handel transgraniczny. Podobne stanowisko prezentuje w niniejszej koncentracji PKN ORLEN. Zasadność powyższej definicji potwierdzają według tego przedsiębiorcy dane dotyczące transgranicznej sprzedaży paliwa lotniczego JET oraz fakt, iż ceny stosowane przez polskich producentów paliwa lotniczego JET również oparte są na notowaniach platformy Platts.

W niektórych sprawach Komisja zwracała uwagę, że wymiar geograficzny przedmiotowego rynku może być jednak węższy niż rynek Unii Europejskiej.⁵

Na poziomie UE udział PKN ORLEN w dostawach na poziomie *loco rafineria* jest nieznaczny i w latach 2010-2011 oscylował w granicach ok. **(tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 4 załącznika nr 1 do decyzji)** %. Do największych konkurentów, których udział w tym rynku przekracza 5 % należą według PKN ORLEN takie firmy, jak TotalFinaELF, BP, Shell i ExxonMobil. Udział PETROLOT-u jako nabywcy tego paliwa na poziomie rafineryjnym w rynku UE kształtował się na poziomie ok. **(tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 5 załącznika nr 1 do decyzji)** %. PETROLOT jest natomiast głównym odbiorcą tego paliwa od PKN ORLEN (w 2010 r. ok. **(tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 6 załącznika nr 1 do decyzji)** %, w 2011 r. ok. **(tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 7 załącznika nr 1 do decyzji)** %).

Podkreślić w tym miejscu należy, że niniejsza koncentracja niezależnie od przyjętej definicji geograficznego zasięgu rynku sprzedaży rafineryjnej paliwa lotniczego JET i udziału w tym rynku PKN ORLEN, prowadzi do wyznaczenia takich samych rynków właściwych, na które koncentracja wywiera wpływ w układzie

⁴ COMP. M.727 - *BP/Mobil*

⁵ Sprawy COMP/M.2681 – *Conoco/Philips*, pkt 13, COMP/M.4926 - *Basell/Berre L'Etang Refinery*, COMP/M.3291 – *Preem/Scandinavisca Raffinaderi*

wertykalnym na poziomie dostaw *into plane*, tj. na poziomie właściwym dla działalności PETROLOT. Udział tego przedsiębiorcy na lokalnych rynkach dostaw tego paliwa na poziomie *into plane* na lotniskach, na których działa PETROLOT w Polsce przekracza poziom 30 %.

Organ antymonopolowy postanowił dokonać oceny tej koncentracji, przyjmując za punkt odniesienia krajowy rynek sprzedaży rafineryjnej paliwa lotniczego JET. Ostateczne przesądzenie tej kwestii w ramach niniejszego postępowania nie jest jednakże konieczne, bowiem bez względu na wymiar geograficzny tego rynku koncentracja nie doprowadzi do istotnego ograniczenia konkurencji.

1.2. Charakterystyka krajowego rynku sprzedaży rafineryjnej paliwa lotniczego JET

W chwili obecnej w Polsce działają tylko dwaj producenci, którzy prowadzą sprzedaż paliwa lotniczego JET z rafinerii, a mianowicie PKN ORLEN, którego udział w sprzedaży oscyluje w granicach ok. **(tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 8 załącznika nr 1 do decyzji)** % oraz Grupa Lotos S.A. z udziałem szacowanym na poziomie ok. **(tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 2 załącznika nr 2 do decyzji)** %. Podkreślić w tym miejscu należy, iż potencjał produkcyjny obu podmiotów jest zbliżony. W 2011 r. PKN ORLEN wyprodukował w Polsce 393 tys. ton paliwa lotniczego JET, natomiast Grupa Lotos S.A. **(tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 3 załącznika nr 2 do decyzji)** tys. ton. Wyższy udział PKN ORLEN w sprzedaży krajowej wynika z faktu, iż Grupa Lotos ponad **(tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 4 załącznika nr 2 do decyzji)** % paliwa lotniczego JET sprzedaje na eksport (głównie do Szwecji, Czech oraz Finlandii).

Odbiorcami na rynku sprzedaży paliwa lotniczego JET z rafinerii są dostawcy tego paliwa do samolotów, tacy jak PETROLOT oraz niektórzy odbiorcy końcowi tego paliwa, tacy jak np. **(tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 9 załącznika nr 1 do decyzji)**. Głównym odbiorcą paliwa lotniczego JET sprzedawanego przez PKN ORLEN na poziomie *loco rafineria* w Polsce jest PETROLOT (w latach 2010-2011 zakupy PETROLOT-u stanowiły ok. **(tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 10 załącznika nr 1 do decyzji)** % paliwa lotniczego sprzedawanego przez tego przedsiębiorcę).

Paliwa dostarczane przez drugiego krajowego producenta, tj. Grupę LOTOS stanowiły natomiast ok. *(tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 11 załącznika nr 1 do decyzji)* % zakupów PETROLOT. Z informacji przekazanych przez wnioskodawcę wynika, iż zakupy dokonywane przez PETROLOT od Grupy LOTOS przeznaczone były do sprzedaży w portach lotniczych w *(tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 12 załącznika nr 1 do decyzji)*. W dwóch spośród ww. portów lotniczych, tj. w *(tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 13 załącznika nr 1 do decyzji)*, dostawy paliwa z rafinerii do portu realizowane są *(tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 14 załącznika nr 1 do decyzji)*. Jak wskazał wnioskodawca rafineria PKN ORLEN w Płocku *(tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 15 załącznika nr 1 do decyzji)*.

Z kolei rafineria Grupy Lotos dysponuje możliwością nalewu paliwa do autocystern. Sprzedaż Grupy LOTOS do PETROLOT-u stanowiła w 2011 r. ok. *(tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 16 załącznika nr 1 do decyzji)* % całkowitej produkcji tej Grupy.

Import paliwa lotniczego JET do Polski ma marginalne znaczenie. Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego w publikowanych przez siebie danych w ogóle nie uwzględnia importu. Z kolei wg danych przekazanych przez wnioskodawcę wynika, iż import taki miał miejsce z rafinerii zlokalizowanych na Litwie, Słowacji, Finlandii oraz w Czechach (z tego kraju import realizowany był wewnątrz grupy PKN ORLEN). Istotny jest natomiast udział eksportu tego paliwa z Polski, który wyniósł w 2011 r. 381 tys. ton, co stanowi ok. 44 % całkowitej produkcji krajowej tego paliwa w 2011 r. Dla porównania w 2010 r. eksport kształtował się na poziomie 170 tys. ton, co stanowiło ok. 26 % produkcji krajowej.⁶

Ad.2) Lokalne rynki dostaw paliwa lotniczego JET do samolotów, na których działa PETROLOT w Polsce

⁶ Według danych International Energy Agency (Kwartalnik statystyczny, ropa, gaz, węgiel i energia elektryczna 2012) wielkości eksportu paliwa JET z Polski były większe i wynosiły odpowiednio w 2010 r. 398 tys. ton, natomiast w 2010 r. 191 tys. ton.

Na terytorium Polski działalność w zakresie dostaw paliwa lotniczego JET do samolotów prowadzi stosunkowo niewielu przedsiębiorców. W tym względzie PETROLOT należy uznać za wiodącego dostawcę w *(tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 17 załącznika nr 1 do decyzji)* portach lotniczych. Do głównych konkurentów PETROLOT-u działających na rynku dostaw paliwa lotniczego do samolotów należą: LOTOS Tank Sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku, Baltic Ground Services PL Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, Zarządca Portu Lotniczego Wrocław S.A. oraz Zarządca Portu Lotniczego Rzeszów-Jasionka Sp. z o.o.

W odniesieniu do definicji geograficznego rynku właściwego dla niższego poziomu dostaw paliwa lotniczego JET, tj. na poziomie dostaw do samolotów (*into plane*), Komisja Europejska przyjmuje, że rynek ten powinien być ograniczony do obszaru danego lotniska. Taki stan rzeczy Komisja Europejska uzasadnia faktem, że każde lotnisko związane jest odrębnymi umowami dystrybucji na paliwo lotnicze, a ponadto każde lotnisko dysponuje specyficzną infrastrukturą paliwową⁷. Z uwagi na umowy dostaw zawierane pomiędzy dostawcami paliwa a przewoźnikami oraz konieczność posiadania infrastruktury do tankowania, za właściwy rynek geograficzny należy uznać pojedyncze lotnisko⁸. Podobne stanowisko należy przyjąć w niniejszej sprawie.

PETROLOT dostarcza paliwo do samolotów w następujących portach lotniczych:

- 1) Port Lotniczy im. Fryderyka Chopina w Warszawie (WAW),
- 2) Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II w Krakowie – Balicach (KRK),
- 3) Port Lotniczy Poznań Ławica (POZ),
- 4) Port Lotniczy im. Lecha Wałęsy w Gdańsku (GDN),
- 5) Port Lotniczy im. NSZZ Solidarność w Szczecinie (SZZ),
- 6) Port Lotniczy w Katowicach – Pyrzowicach (KTW),
- 7) Port Lotniczy im. Ignacego Jana Paderewskiego w Bydgoszczy (BGG),

⁷ Sprawy COMP/M.1383 - *Exxon/Mobil*, COMP/M.1628 - *TotalFina/Elf*, COMP/M5005 - *Galp Energia/ExxonMobil Iberia*, COMP/M.5880 - *Shell/Topaz/JV*

⁸ Sprawa COMP. M.5422 – StatoilHydro/ST1/ST1 Avifuels

- 8) Port Lotniczy Łódź – Lublinek w Łodzi (LCJ),
- 9) Lotnisko w Lubinie (LUB),
- 10) Lotnisko Warszawa-Babice (WA1),
- 11) Port Lotniczy Warszawa – Modlin (WMI).

Z dniem 1 stycznia 2012 r. PETROLOT zakończył świadczenie usług obsługi naziemnej w zakresie zaopatrzenia statków powietrznych w paliwa lotnicze na lotnisku w Piotrkowie Trybunalskim i tym samym zaprzestał działalności na rynku obejmującym to lotnisko. Jednocześnie w 2012 r. PETROLOT rozpoczął działalność w zakresie dostaw paliwa lotniczego JET w Porcie Lotniczym Warszawa – Modlin. Nadmienić w tym miejscu również należy, że Port Lotniczy Warszawa – Modlin to nowy port lotniczy, który został otwarty w dniu 15 lipca 2012 r. Jak wskazał PKN ORLEN, przed rozpoczęciem działalności Portu Lotniczego Warszawa – Modlin działalność w tej lokalizacji prowadziło Lotnisko – Modlin. PETROLOT wycofał się z prowadzenia sprzedaży paliwa lotniczego na tym lotnisku z końcem 2010 r. Port Lotniczy Warszawa – Modlin różni się od dawnego lotniska nie tylko infrastrukturą, ale przede wszystkim innym typem odbiorców paliw w tej lokalizacji.

Poniżej przedstawiono udział PETROLOT i jego konkurentów w rynku dostaw paliwa lotniczego JET na poszczególnych rynkach lokalnych w 2010 r. i w 2011 r.

Nr	Nazwa rynku lokalnego (lotniska)	Udział PETROLOT-u (ilościowo i wartościowo)		Udział Baltic Ground Services (ilościowo i wartościowo)		Udział Statoil* (ilościowo i wartościowo)	
		2010 r.	2011 r.	2010 r.	2011 r.	2010 r.	2011 r.
1	WAW	<i>(tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 18 załącznika nr 1 do decyzji)</i>					
2	KRK						
3	POZ						
4	GDN						
5	SZZ						
6	KTW						
7	BGG						
8	LCJ						
9	LUB						
10	WA1						

* Według informacji PKN ORLEN w dniu 30 czerwca 2012 r. Statoil zakończył działalność na rynku GDN. Jego miejsce zajęła spółka LOTOS Tank Sp. z o.o. z Grupy LOTOS

Jak wynika z powyższego zestawienia PETROLOT w 2010 r. był jedynym dostawcą paliwa lotniczego JET na 9, a w 2011 r. na 7 lotniskach.

W 2011 r. na rynek dostaw paliwa lotniczego JET na lokalnych rynkach obejmujących lotniska w Krakowie i Katowicach weszła litewska spółka BGS. Jak wskazał wnioskodawca przedsiębiorca ten od lutego 2012 r. rozpoczął świadczenie usług w zakresie tankowania statków powietrznych linii lotniczych „Czech Airlines” na lotnisku w Warszawie. Ponadto BGS podpisała z Lufthansa Group umowę na dostarczanie paliwa do samolotów tego przewoźnika w trzech największych portach lotniczych - w Warszawie, Krakowie i Katowicach. Jak wynika z informacji publikowanych na stronie internetowej BGS operator ten posiada licencję na obsługę naziemną w 6 największych polskich lotniskach, tj. Warszawie, Krakowie, Wrocławiu, Gdańsku, Poznaniu i Katowicach.

Jak wskazał wnioskodawca PETROLOT posiada własną infrastrukturę dla dostaw paliw JET w portach lotniczych w Warszawie (WAW), Poznaniu (POZ), Szczecinie-Goleniowie (SZZ), Gdańsku (GDN) i Bydgoszczy (BGG). Nie posiada natomiast własnej infrastruktury w portach lotniczych w Krakowie (KRK), Katowicach-Pyrzowicach (KTW), Łodzi (LCJ), Lubinie (LUB), gdzie jest jedynie dzierżawcą infrastruktury, oraz w Modlinie (WMI). Nadmienić w tym miejscu należy, że w dniu 7 maja 2012 r. PETROLOT i Port Lotniczy w Modlinie podpisały umowę dzierżawy terenu pod budowę infrastruktury paliwowej. Zgodnie z postanowieniami tej umowy PETROLOT wybuduje w ciągu dwóch lat na terenie tego lotniska infrastrukturę paliwową, w tym magazyn paliw lotniczych. PETROLOT zobowiązał się również do zaopatrywania lotniska w paliwo lotnicze JET do czasu oddania do użytkowania infrastruktury paliwowej, co ma nastąpić do **(tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 19 załącznika nr 1 do decyzji)**. PETROLOT zamierza realizować dostawy paliwa lotniczego do Portu Lotniczego Warszawa – Modlin transportem drogowym w oparciu o bazę paliw w Warszawie na Okęciu. W przyszłości zaopatrywanie WMI w paliwo lotnicze JET może następować **(tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 20 załącznika nr 1 do decyzji)**. Wskazać jednakże należy, że ww. umowa zobowiązuje PETROLOT do udostępnienia pojemności magazynu paliw po jego wybudowaniu i oddaniu do użytku wszystkim agentom obsługi naziemnej prowadzącym obsługę w zakresie zaopatrzenia statków powietrznych w paliwo na WMI.

Ponadto od listopada 2012 r. PETROLOT będzie przez 10 lat dzierżawił od Portu Lotniczego w Lublinie infrastrukturę istniejącą na terenie tego lotniska.

C) W przedmiotowej sprawie występują rynki właściwe, na które koncentracja wywiera w **układzie konglomeratowym**

Jak wskazał PKN ORLEN w 2011 r. dysponował on udziałami wyższymi niż 40 % na poziomie krajowym na następujących rynkach właściwych:

- rynek sprzedaży hurtowej lekkich olejów opałowych - udział w rynku na poziomie ok. *(tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 21 załącznika nr 1 do decyzji)* %,
- rynek hurtowej sprzedaży benzenu - udział w rynku na poziomie ok. *(tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 22 załącznika nr 1 do decyzji)* %,
- rynek hurtowej sprzedaży etylenu - udział w rynku na poziomie ok. *(tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 23 załącznika nr 1 do decyzji)* %,
- rynek sprzedaży hurtowej glikoli - udział w rynku na poziomie ok. *(tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 24 załącznika nr 1 do decyzji)* %,
- rynek hurtowej sprzedaży kwasu tereftalowego PTA (udział w rynku na poziomie ok. *(tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 25 załącznika nr 1 do decyzji)* %,
- rynek hurtowej sprzedaży olejów popirolitycznych (udział w rynku na poziomie ok. *(tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 26 załącznika nr 1 do decyzji)* %.

Wskazać w tym miejscu należy, iż działalność PKN ORLEN na ww. rynkach właściwych nie ma wpływu na ocenę przedmiotowej koncentracji. Z tego względu organ antymonopolowy odstąpił od szczegółowej analizy tych rynków, zarówno w aspekcie produktowym, jak i geograficznym.

Ocena skutków planowanej koncentracji

Przepis art. 18 ustawy antymonopolowej stanowi, iż Prezes Urzędu 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.

Organ antymonopolowy dokonując oceny zasadności wyrażenia zgody na przeprowadzenie niniejszej koncentracji wziął pod uwagę następujące przesłanki.

W przedmiotowej koncentracji nie występują rynki właściwe, na których działalność uczestników koncentracji pokrywa się. PKN ORLEN nie prowadzi działalności na rynkach właściwych dla PETROLOT-u, stąd też zamierzona koncentracja nie wywiera wpływu na żaden rynek w układzie horyzontalnym.

Rynkami, na których pomiędzy uczestnikami koncentracji występują powiązania wertykalne, są krajowy rynek sprzedaży rafineryjnej paliwa lotniczego JET, będący dla Grupy PKN ORLEN rynkiem zbytu, a dla PETROLOT-u rynkiem zaopatrzenia oraz lokalne rynki dostaw paliwa lotniczego JET do samolotów, na których działa PETROLOT, obejmujące Port Lotniczy im. Fryderyka Chopina w Warszawie (WAW), Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II w Krakowie – Balicach (KRK), Port Lotniczy Poznań Ławica (POZ), Port Lotniczy im. Lecha Wałęsy w Gdańsku (GDN), Port Lotniczy im. NSZZ Solidarność w Szczecinie (SZZ), Port Lotniczy w Katowicach – Pyrzowicach (KTW), Port Lotniczy im. Ignacego Jana Paderewskiego w Bydgoszczy (BGG), Port Lotniczy Łódź – Lublinek w Łodzi (LCJ), Lotnisko w Lubinie (LUB), Lotnisko Warszawa-Babice (WA1) oraz w Port Lotniczy Warszawa – Modlin (WMI). Podkreślić należy, iż koncentracja będzie wywierać wpływ w zakresie sprzedaży rafineryjnej paliwa lotniczego JET bez względu na to, czy aspekt geograficzny tego rynku ma wymiar krajowy, czy też szerszy. Na potrzeby oceny tej koncentracji organ antymonopolowy przyjął dla tego rynku definicję rynku krajowego, nie przesądzając jednakże ostatecznie kwestii jego wymiaru. Wynika to z faktu, iż bez względu na wymiar geograficzny rynku sprzedaży rafineryjnej paliwa lotniczego JET, koncentracja nie doprowadzi do istotnego ograniczenia konkurencji, o czym będzie mowa poniżej.

Ponadto przyjęcie wymiaru szerszego niż krajowy prowadzi do wyznaczenia takich samych rynków właściwych, na które koncentracja wywiera wpływ w układzie wertykalnym na poziomie dostaw *into plane*, tj. na poziomie właściwym dla działalności PETROLOT-u a więc na rynkach lokalnych ww. portów lotniczych/lotnisk.

W ocenie organu antymonopolowego wymiar krajowy jest bez wątpienia największym wymiarem dla rafineryjnej sprzedaży paliwa lotniczego JET. Istnieją jednakże argumenty wskazujące na to, iż rynek ten może mieć wymiar szerszy niż krajowy tj. regionalny lub nawet europejski. Takim argumentem jest w szczególności istotny eksport tego paliwa z Polski (około 26 % w 2010 r. i ok. 44 % produkcji krajowej w 2011 r.). Występuje również import tego paliwa do Polski m.in. z Litwy, Słowacji, Białorusi i Czech, który jest jednakże marginalny.

Udział PKN ORLEN w krajowym rynku sprzedaży paliwa lotniczego JET na poziomie rafineryjnym kształtuje się na poziomie ok. *(tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 27 załącznika nr 1 do decyzji)* %. Konkurentem PKN ORLEN na tym rynku jest Grupa Lotos. Jej udział w krajowym rynku sprzedaży paliwa lotniczego JET na poziomie rafineryjnym wynosi ok. *(tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 5 załącznika nr 2 do decyzji)* %. Należy jednakże podkreślić, iż potencjał produkcyjny obu podmiotów jest zbliżony. Wyższe udziały PKN Orlen w sprzedaży krajowej wynikają z faktu, iż Grupa Lotos większość swojej produkcji eksportuje (ponad *(tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 6 załącznika nr 2 do decyzji)* % produkcji).

Udział PETROLOT-u w rynku zakupów tego paliwa na poziomie krajowym kształtuje się w granicach ok. *(tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 28 załącznika nr 1 do decyzji)* %. Pozostałe podmioty, dokonujące zakupów na poziomie rafineryjnym to LOTOS Tank Sp. z o.o., Zarządca Portu Lotniczego Wrocław S.A. oraz Zarządca Portu Lotniczego Rzeszów-Jasionka Sp. z o.o., jednostki wojskowe, Komenda Główna Straży Granicznej czy Komenda Główna Policji. Natomiast Baltic Ground Services PL Sp. z o.o. dokonuje zakupów paliwa lotniczego poza Polską, tj. na Litwie i dostarcza je do portów lotniczych w Polsce w autocysternach.

Pomimo, że zarówno udział PKN ORLEN w krajowym rynku sprzedaży paliwa lotniczego JET na poziomie rafineryjnym, jak i udział PETROLOT-u w lokalnych rynkach dostaw paliwa lotniczego JET do samolotów w Porcie Lotniczym im. Fryderyka Chopina w Warszawie (WAW), Międzynarodowym Porcie Lotniczym im. Jana Pawła II w Krakowie – Balicach (KRK), Porcie Lotniczym Poznań Ławica (POZ), Porcie Lotniczym im. Lecha Wałęsy w Gdańsku (GDN), Porcie Lotniczym im. NSZZ Solidarność w Szczecinie (SZZ), Porcie Lotniczym w Katowicach – Pyrzowicach (KTW), Porcie Lotniczym im. Ignacego Jana Paderewskiego

w Bydgoszczy (BGG), Porcie Lotniczym Łódź – Lublinek w Łodzi (LCJ), na Lotnisku w Lubinie (LUB), Lotnisku Warszawa-Babice (WA1) oraz w Porcie Lotniczym Warszawa – Modlin (WMI) kształtuje się znacznie powyżej poziomu, z którym ustawa *o ochronie konkurencji i konsumentów* wiąże domniemanie posiadania pozycji dominującej, analiza skutków niniejszej koncentracji nie wykazała, iż w wyniku jej realizacji dojdzie do istotnego ograniczenia konkurencji na ww. rynkach.

Uzasadniając powyższe należy wskazać, iż oceniając przedmiotową koncentrację w kontekście relacji wertykalnych i wpływu tych relacji na możliwość doprowadzenia do istotnego ograniczenia konkurencji należało ustalić, czy w jej następstwie dojdzie do istotnego ograniczenia dostępu do rynku lub wykluczenia z niego odpowiednio konkurentów PKN ORLEN lub PETROLOT-u.

Zdaniem organu antymonopolowego koncentracja nie wpłynie na ograniczenie dostępu do tego rynku innym dostawcom paliw lotniczych JET na poziomie dostaw *loco rafineria*. PKN ORLEN już w chwili obecnej współkontroluje PETROLOT i jest największym dostawcą paliwa JET do tej spółki (ok. ***(tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 29 załącznika nr 1 do decyzji)*** % paliwa lotniczego JET dostarczanego klientom PETROLOT-u to paliwo pochodzące z rafinerii PKN ORLEN w Płocku). Dostawy realizowane przez Grupę Lotos – jedyne krajowego konkurenta PKN ORLEN w zakresie sprzedaży rafineryjnej paliwa JET – stanowiły ok. ***(tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 30 załącznika nr 1 do decyzji)*** % zakupów PETROLOT-u i ok. ***(tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 31 załącznika nr 1 do decyzji)*** % produkcji Grupy Lotos w 2011 r. Trudno w takiej sytuacji uznać, iż w wyniku koncentracji nastąpi istotne ograniczenie możliwości sprzedaży paliwa lotniczego przez Grupę Lotos na poziomie rafineryjnym. W praktyce bowiem możliwości sprzedaży tego paliwa przez Grupę Lotos nie ulegną zmianie.

Koncentracja nie spowoduje również ograniczenia dostępu do rynku dla konkurentów PETROLOT-u tj. LOTOS Tank Sp. z o.o., Baltic Ground Services PL Sp. z o.o., Zarządcy Portu Lotniczego Wrocław S.A. oraz Zarządcy Portu Lotniczego Rzeszów-Jasionka Sp. z o.o. Zakładając nawet, że PKN ORLEN będzie sprzedawał całość swojej produkcji paliwa lotniczego JET do PETROLOT-u, podmioty te będą

mogły zaopatrywać się u jego krajowego konkurenta, tj. Grupy Lotos, którego produkcja jest porównywalna z produkcją PKN ORLEN, a potencjał produkcyjny znacznie przekracza obecne potrzeby zakupowe konkurentów PETROLOT-u.

Reasumując brak jest podstaw do stwierdzenia, ażeby niniejsza koncentracja spowodowała istotne zmiany w strukturze dostaw – zakupów paliwa lotniczego JET na poziomie sprzedaży rafineryjnej na terenie Polski. W konsekwencji brak jest podstaw do stwierdzenia, że relacje wertykalne jakie istnieją pomiędzy uczestnikami koncentracji na tym rynku doprowadzą do istotnego ograniczenia konkurencji.

W ocenie organu antymonopolowego koncentracja nie zmieni również struktury lokalnych rynków dostaw paliwa lotniczego JET do samolotów, obejmujących porty lotnicze/lotniska, na których działa PETROLOT, w szczególności nie wzmocni pozycji PETROLOT-u na tych rynkach. Zmiana jakości kontroli sprawowanej przez PKN ORLEN nad PETROLOT-em powinna natomiast pozytywnie wpłynąć na relacje PETROLOT-u z odbiorcami paliwa lotniczego JET tej Spółki, w szczególności liniami lotniczymi. W tym kontekście należy wskazać, iż w wyniku koncentracji PLL LOT przestanie być udziałowcem PETROLOT-u. Odpadnie zatem obawa o faworyzowanie PLL LOT kosztem innych linii lotniczych.

W przedmiotowej sprawie rynkami, na które koncentracja wywiera wpływ w układzie konglomeratowym są krajowe rynki sprzedaży hurtowej lekkich olejów opałowych, benzenu, etylenu, glikoli, kwasu tereftalowego PTA oraz olejów popirolitycznych (*tajemnica przedsiębiorstwa – pkt 32 załącznika nr 1 do decyzji*) %. Z uwagi jednak na brak istotnych powiązań pomiędzy tymi rynkami a rynkiem sprzedaży rafineryjnej paliwa lotniczego JET oraz rynkami dostaw paliwa lotniczego JET do samolotów, organ antymonopolowy uznał, iż silna pozycja PKN ORLEN na rynkach, na które koncentracja wywiera wpływ w układzie konglomeratowym nie wpłynie na wzmocnienie pozycji uczestników koncentracji na rynkach, na których istnieją powiązania wertykalne.

Konkludując należy stwierdzić, że planowana koncentracja spełnia przesłanki określone w art. 18 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów. Postępowanie

w sprawie wykazało, że przejęcie przez PKN ORLEN kontroli nad PETROLOT-em nie przyczyni się do istotnego ograniczenia konkurencji, w szczególności przez powstanie lub umocnienie pozycji dominującej na rynku.

Wobec powyższego orzeczono, jak w sentencji.

Stosownie do treści art. 81 ust. 1 ustawy *o ochronie konkurencji i konsumentów* w związku z art. 479²⁸ § 2 ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. *Kodeks postępowania cywilnego* (Dz. U. Nr 43, poz. 296 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 dwutygodniowym od dnia jej doręczenia.

*Z upoważnienia
Prezesa Urzędu Ochrony
Konkurencji i Konsumentów*

DYREKTOR
Departamentu Kontroli Koncentracji
Robert Kamiński

Otrzymuje:

1. Polski Koncern Naftowy ORLEN S.A. z siedzibą w Płocku
(decyzja + załącznik nr 1)

za pośrednictwem

Pana Krzysztofa Kantona
„Sołtysiński & Szlęzak
Kancelaria Radców Prawnych i Adwokatów” sp. k.
ul. Wawelska 15 B
02-034 Warszawa

2. aa (decyzja + załącznik nr 1 i 2)