



**PREZES
URZĘDU OCHRONY
KONKURENCJI I KONSUMENTÓW**

DKK-1.421.4.2022.MAB.ES

Warszawa, 7 lipca 2022 r.

DECYZJA nr DKK - 158/2022

Na podstawie art. 18 ust. 1 w związku z art. 13 ust. 1 oraz ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 16 lutego 2007 r. *o ochronie konkurencji i konsumentów* (j.t. Dz. U. z 2021 r., poz. 275), po przeprowadzeniu postępowania antymonopolowego wszczętego na wniosek Unimot Investments sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów **wyduje zgodę na dokonanie koncentracji**, polegającej na przejęciu przez Unimot Investments sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie kontroli nad Lotos Terminale S.A. z siedzibą w Czechowicach-Dziedzicach.

UZASADNIENIE

9 lutego 2022 r. wpłynęło do Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów (dalej „Prezes Urzędu” lub „organ antymonopolowy”) zgłoszenie zamiaru koncentracji przedsiębiorców, polegającej na przejęciu przez Unimot Investments sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie (dalej „Unimot Investments”) kontroli nad Lotos Terminale S.A. z siedzibą w Czechowicach-Dziedzicach (dalej „Lotos Terminale”).

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

- łączny światowy obrót przedsiębiorców uczestniczących w koncentracji w roku obrotowym poprzedzającym rok zgłoszenia przekroczył równowartość 1 mld euro, tj. kwotę określoną w art. 13 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 16 lutego 2007 r. *o ochronie konkurencji i konsumentów* (j.t. Dz. U. z 2021 r., poz. 275 - dalej „ustawa o ochronie konkurencji” lub „ustawa antymonopolowa”), przy czym łączny obrót na terytorium



Rzeczypospolitej Polskiej tych przedsiębiorców przekroczył równowartość 50 mln euro, tj. kwotę określoną w art. 13 ust. 1 pkt 2 ustawy antymonopolowej,

- 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 wyłączających obowiązek zgłoszenia zamiaru koncentracji, wymienionych w art. 14 ustawy antymonopolowej,

zostało wszczęte postępowanie antymonopolowe w niniejszej sprawie, o czym, zgodnie z art. 61 § 4 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. *Kodeks postępowania administracyjnego* (j.t. Dz. U. z 2021 r., poz. 735 ze zm.), Prezes Urzędu powiadomił Unimot Investments pismem z 15 lutego 2022 r.

Aktywny uczestnik koncentracji

Unimot Investments (dalej także „Zgłaszający” lub „Przejmujący”) – spółka należąca do Grupy Unimot, na czele której stoi Unimot S.A. z siedzibą w Zawadzkiem (dalej: „Unimot”) notowana na Giełdzie Papierów Wartościowych w Warszawie.

Unimot jest spółką kontrolowaną przez Adama Antoniego Sikorskiego pełniącego funkcję prezesa zarządu i członków jego rodziny. Adam Antoni Sikorski samodzielnie - poprzez spółkę zależną Zemadon Ltd z siedzibą w Nikozji (Cypr) - posiada 19,72% akcji, natomiast wspólnie z Magdaleną Sikorską (żoną) - poprzez spółkę kontrolowaną z nią spółkę Unimot Express Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie posiada kolejne 43,84% akcji. Akcjonariusze giełdowi posiadają 36,44% akcji. Natomiast Zemadon Ltd z siedzibą w Nikozji (Cypr), Unimot Express Sp. z o.o. oraz fundacja „Family First Foundation” z siedzibą Vaduz (Lichtenstein) pełnią rolę spółek holdingowych.

Unimot wraz z jej spółkami zależnymi (dalej: „Grupa Unimot”) jest grupą paliwowo-energetyczną, która prowadzi działalność w zakresie hurtowej sprzedaży paliw i dostaw asfaltu. W swojej ofercie posiada olej napędowy (ON), benzyny, biopaliwa (Bio), gaz płynny (LPG), gaz ziemny (w tym LNG), produkty asfaltowe, a także energię elektryczną. Od 2016 r. Unimot należy do stowarzyszenia AVIA International, dzięki czemu uzyskała prawo do budowania i rozwoju sieci stacji paliw AVIA w Polsce i na Ukrainie. Grupa Unimot rozwija także segment fotowoltaiki, m.in. pod marką AVIA Solar oraz inwestuje w kolejne sektory OZE.



Grupa Unimot osiągnęła w 2021 r. obrót na poziomie ok. [tajemnica przedsiębiorstwa] euro na świecie, w tym ok. [tajemnica przedsiębiorstwa] euro w Polsce.

Pasywny uczestnik koncentracji

Lotos Terminale (dalej także „Przejmowany”) – spółka należąca obecnie do Grupy LOTOS, na czele której stoi Grupa Lotos S.A. z siedzibą w Gdańsku. Lotos Terminale (po przekształceniach, których dokona PKN Orlen/Grupa LOTOS na potrzeby niniejszej transakcji), według stanu na moment przejęcia kontroli posiadać będzie trzy spółki, tj.:

- Lotos Infrastruktura S.A. w z siedzibą w Jaśle (dalej: „Lotos Infrastruktura”) zajmująca się dystrybucją mediów, gospodarką wodno-ściekową, dzierżawą i zarządzaniem infrastrukturą, usługami w zakresie magazynowania i dystrybucji paliw silnikowych oraz lekkiego oleju opałowego,
- RCEkoenergia Sp. z o.o. z siedzibą w Czechowicach-Dziedzicach (dalej: „RCEkoenergia”) - spółka zależna Lotos Infrastruktura S.A., zajmująca się wytwarzaniem, przesyłem i dystrybucją oraz obrotem mediami energetycznymi, w szczególności ciepłem, energią elektryczną, paliwami gazowymi, wodą przemysłową, głębinową, obiegową i pitną, głównie na rzecz Grupy LOTOS,
- LOTOS SPV 2 Sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku (dalej: „LOTOS SPV 2”) – spółka celowa powołana w celu wyodrębnienia z Lotos Asphalt Sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku (dalej: „Lotos Asphalt”) działalności w zakresie asfaltów, zwanej dalej „Bitumen Divestment Business” lub „Biznes Bitumen”.

Wskazać w tym miejscu należy, że struktura i zakres działalności Lotos Terminale na moment przejęcia nad nią kontroli przez Unimot Investments różnić się będzie od jej aktualnej struktury i zakresu działania, bowiem docelowo podmiot ten będzie prowadzić działalność odpowiadającą zakresowi Środków Zaradczych w odniesieniu do Bitumen Divestment Business i Storage Divestment Business, jakie Komisja Europejska nałożyła na PKN Orlen S.A. z siedzibą w Płocku (dalej: „PKN Orlen”) w warunkowej decyzji z 14 lipca 2020 r., wydanej w sprawie M.9014 - PKN Orlen/Grupa Lotos¹ (dalej: „Decyzja Orlen/LOTOS” lub „Decyzja KE”), wyrażającej zgodę na dokonanie koncentracji, polegającej na przejęciu przez PKN Orlen kontroli nad Grupą LOTOS. Docelowa działalność Lotos Terminale obejmie:

¹ Komisja Europejska, Decyzja z 14 lipca 2020 r. w sprawie nr M.9014 - PKN Orlen/Grupa Lotos, https://ec.europa.eu/competition/mergers/cases1/202121/m9014_8817_6.pdf



- dostawę asfaltów standardowych (drogowych), modyfikowanych i przemysłowych (docelowo prowadzona przez LOTOS SPV 2),
- usługi magazynowania produktów naftowych (docelowo prowadzona przez Lotos Terminale).

Światowy obrót Lotos Terminale w 2021 r. wyniósł ok. [tajemnica przedsiębiorstwa] euro, w tym w Polsce ok. [tajemnica przedsiębiorstwa] euro.

Opis i przyczyny koncentracji

Planowana koncentracja została zgłoszona w trybie art. 13 ust. 1 i ust. 2 pkt 2 ustawy o ochronie konkurencji i polega na nabyciu od Grupy Lotos S.A. pakietu 100% akcji w spółce Lotos Terminale i w efekcie do przejęcia kontroli nad spółkami wskazanymi w części decyzji opisującej pasywnego uczestnika koncentracji, które docelowo staną się podmiotami zależnymi Lotos Terminale. Planowana transakcja jest konsekwencją realizacji Środków Zaradczych, jakie Komisja Europejska nałożyła na PKN Orlen w Decyzji Orlen/LOTOS. Decyzja ta została wydana na podstawie art. 8 ust. 2 akapit drugi rozporządzenia Rady (WE) 139/2004 z dnia 20 stycznia 2004 r. w sprawie kontroli koncentracji przedsiębiorstw. Zobowiązuje ona PKN Orlen do wykonania określonych w jej treści Środków Zaradczych, mających na celu zapobieżenie wystąpieniu negatywnych skutków koncentracji PKN Orlen/Grupa Lotos.

W decyzji tej PKN Orlen została zobowiązana m.in. do:

- a) sprzedaży niektórych własnych terminali paliwowych oraz zapewnienia sprzedaży terminali paliwowych należących do Grupy LOTOS na rzecz niezależnego operatora logistycznego (ang. *Independent Logistics Operator*, dalej także jako „ILO”), na zasadach w niej określonych,
- b) dezynwestycji zorganizowanej części przedsiębiorstwa Lotos Asphalt, obejmującej m.in. zakłady produkcyjne zlokalizowane w Czechowicach-Dziedzicach oraz Jaśle (poprzez ich sprzedaż lub długoterminową dzierżawę) oraz zagwarantowanie nabywcy/dzierżawcy możliwości nabycia asfaltów lub ciężkich pozostałości próżniowych w ilości oraz w okresach wskazanych w jej treści.

W związku z realizacją ww. zobowiązań, Grupa LOTOS 12 stycznia 2022 r. podpisała ze Zgłaszającym przedwstępną umowę sprzedaży akcji, zgodnie z którą Unimot Investments



wskutek przejęcia kontroli nad Lotos Terminale nabędzie jako niezależny inwestor dwa pakiety aktywów określone w Decyzji Orlen/LOTOS², mianowicie.:

- a) **Storage Divestment Business** - obejmujący wszystkie akcje Lotos Terminale i pośrednio należąca do niej spółkę Lotos Infrastruktura oraz wszystkie udziały RCEkoenergia. W ramach przejmowanego pakietu Storage Divestment Business znajdzie się działalność 5 terminali paliwowych należących aktualnie do Grupy LOTOS³, jak również 4 terminale paliwowe⁴ należące do podmiotów z grupy kontrolowanej przez PKN Orlen (dalej: „Grupa ORLEN”), zespół składników materialnych i niematerialnych, niezbędnych do prowadzenia działalności w tych terminalach (dalej: „Storage Divestment Business”, lub „Biznes ILO”), oraz
- b) **Bitumen Divestment Business** - obejmujący dwa zakłady produkcyjne znajdujące się w Jaśle i Czechowicach-Dziedzicach, pracowników oraz zespół składników materialnych i niematerialnych, dane kontrahentów, umowy, jak również know-how niezbędne do prowadzenia działalności w ww. zakładach, a także zawarcie umowy na dostawę do 500 tys. ton asfaltów lub ciężkich pozostałości na 10 lat, z opcją dwukrotnego przedłużenia na 5-letnie okresy (dalej: „Umowa BSA”) oraz opcję na zakup licencji do wybranych znaków towarowych Grupy LOTOS dotyczących asfaltów.

Dzięki przejęciu kontroli nad Lotos Terminale Unimot Investments będzie pełnić rolę niezależnego operatora logistycznego paliw oraz stanie się istotnym konkurentem w zakresie produkcji asfaltów modyfikowanych w zakładach wchodzących w skład Biznesu Bitumen. Dzięki Umowie BSA przewidującej dostawę asfaltów przez Grupę LOTOS Przejmujący w istotnym stopniu rozwinie handel produktami asfaltowymi. Aktywa związane z Biznesem ILO oraz Biznesem Bitumen zostaną wniesione do Lotos Terminale lub jej spółek zależnych przed zamknięciem transakcji tj. przed podpisaniem ostatecznej umowy nabycia akcji Lotos Terminale przez Zgłaszającego.

² 20 czerwca 2022 r. Unimot została zaakceptowana przez Komisję Europejską jako nabywca Biznesu Bitumen i Biznesu ILO.

³ Terminale paliwowe w Czechowicach-Dziedzicach (pojemność ok. 199 tys. m³), Jaśle (pojemność ok 90 tys. m³), Piotrkowie Trybunalskim, (pojemność ok 3000 m³), Poznaniu (pojemność ok. 10 tys. m³) oraz Rypinie (pojemność ok. 1600 m³).

⁴ Terminale paliwowe w Bolesławcu (pojemność ok. 10 tys. m³), Szczecinie (pojemność ok. 9 tys. m³), Gutkowie (pojemność ok. 13 tys. m³) oraz Gdańsku (pojemność ok. 17 tys. m³).



W związku z koniecznością wypełnienia Środków Zaradczych, o których mowa powyżej, niniejsza koncentracja zostanie poprzedzona przekształceniami wewnątrz Grupy Lotos, polegającymi na tym, że Lotos Biopaliwa sp. z o.o. z siedzibą w Czechowicach-Dziedzicach znajdzie się poza Grupą Lotos⁵. Grupa LOTOS sprzeda mniejszościowy pakiet akcji Lotos Infrastruktura do Lotos Terminale oraz jedyny udział w RCEkoenergia do Lotos Infrastruktura. Tym samym obie spółki staną się spółkami zależnymi Lotos Terminale. Ponadto aktywa Biznesu ILO i Biznesu Bitumen zostaną zebrane w ramach Lotos Terminale.

Stworzenie Biznesu ILO obejmie zatem przeniesienie wybranych aktywów PKN Orlen i nastąpi poprzez wniesienie aportem zorganizowanej części przedsiębiorstwa (dalej: „ZCP”) do Lotos Terminale. Na ZCP składać się będą 4 bazy paliwowe PKN Orlen i zobowiązanie PKN Orlen do wybudowania terminala paliwa JET (w bazie w Szczecinie). W wyniku transferu aktywów PKN Orlen do Lotos Terminale aktywa związane z działalnością ILO zostaną zintegrowane w ramach Lotos Terminale.

Stworzenie Biznesu Bitumen obejmie podział dokonany przez Lotos Asphalt przez wydzielenie tzw. zakładów południowych znajdujących się w Jaśle oraz Czechowicach-Dziedzicach do LOTOS SPV 2, której jedynym właścicielem będzie Lotos Terminale. Przekształcenia poprzedzające planowaną koncentrację będą dokonywane przez PKN Orlen/Grupę Lotos.

Zgłaszający wskazał, że celem planowanej koncentracji jest wejście Grupy Unimot w działalność niezależnego operatora logistycznego paliw w oparciu o nabywaną infrastrukturę ILO oraz produkcję w oparciu o składniki majątkowe Biznesu Bitumen asfaltów modyfikowanych wraz z dalszym rozwojem handlu produktami asfaltowymi.

Planowana transakcja wpisuje się w strategię dywersyfikacji źródeł przychodów i rozszerzanie własnego łańcucha wartości Grupy Unimot, co przewiduje jej strategia biznesowa na lata 2018-2023. Dzięki przejęciu Biznesu ILO i Biznesu Bitumen znacząco wzrośnie skala działalności Grupy Unimot, a przejmowane działalności będą miały istotny wpływ na wyniki finansowane Unimot.

⁵ Ta spółka ma zostać przejęta przez Rossi Biofuel (Sprawa DKK1-421.3.2021.JBG – zakończona decyzją Prezesa UOKiK nr DKK-85/2022 z 16 marca 2022 r.)



Rynki właściwe, na które koncentracja wywiera wpływ

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

Stosownie do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2014 r. w *sprawie zgłoszenia zamiaru koncentracji przedsiębiorców* (Dz. U. z 2018 r., poz. 367 - dalej także jako „Rozporządzenie w sprawie zgłaszania zamiaru koncentracji przedsiębiorców”):

- rynkiem właściwym, na który koncentracja wywiera wpływ w układzie **horyzontalnym**, jest każdy rynek produktowy, na którym zaangażowani są co najmniej dwaj przedsiębiorcy uczestniczący w koncentracji (rynki wspólne) i gdzie koncentracja prowadzi do uzyskania łącznego udziału w rynku geograficznym w wysokości większej niż 20%,
- rynkiem właściwym, na który koncentracja wywiera wpływ w układzie **wertykalnym**, jest każdy rynek właściwy, jeżeli działa na nim co najmniej jeden przedsiębiorca uczestniczący w koncentracji i jest on równocześnie rynkiem zakupu lub sprzedaży (poprzedni lub następny szczebel obrotu), na którym działa którykolwiek z pozostałych przedsiębiorców uczestniczących w koncentracji (rynek powiązany wertykalnie), oraz udział przedsiębiorców uczestniczących w koncentracji na którymkolwiek z tych rynków przekracza 30%, bez względu na to, czy aktualnie istnieje powiązanie typu dostawca-odbiorca między tymi przedsiębiorcami,
- rynkiem właściwym, na który koncentracja wywiera wpływ w układzie **konglomeratowym**, jest każdy rynek produktowy, na którym między uczestnikami nie istnieją żadne powiązania horyzontalne i wertykalne oraz w którym którykolwiek z przedsiębiorców uczestniczących w koncentracji posiada więcej niż 40% udziału w jakimkolwiek rynku właściwym obejmującym terytorium Polski lub jego część.



Mając na względzie definicję rynku właściwego oraz kryteria wyznaczania rynków właściwych, na które koncentracja wywiera wpływ, zawarte w rozporządzeniu w sprawie zgłaszania zamiaru koncentracji przedsiębiorców, organ antymonopolowy uznał, iż:

A) Przedmiotowa koncentracja wywiera wpływ w układzie horyzontalnym na krajowy rynek dostaw asfaltów standardowych (drogowych).

Asfalty stanowią jeden z tzw. produktów ciężkich powstających w wyniku przerobu (destylacji próżniowej) ropy naftowej w rafineriach. Asfalt standardowy (zwany również asfaltem drogowym) jest najpowszechniej wykorzystywanym rodzajem asfaltów w budowie dróg, stanowiąc budulec do tzw. nawierzchni bitumicznych i jest podstawowym składnikiem (lepiszczem drogowym) do mieszanek mineralno-asfaltowych tworzących nawierzchnię bitumiczną. Asfalty modyfikowane również znajdują zastosowanie w budownictwie dróg, jednak ich właściwości decydują o innym wykorzystaniu tych produktów. Jest to bowiem asfalt drogowy wzbogacany dodatkami, w szczególności polimerami, które zapewniają uzyskanie powierzchni znacznie twardszej i odpornej na ścieranie, odkształcanie i działanie warunków atmosferycznych. Asfalty modyfikowane są wykorzystywane jako górna (wierzchnia) warstwa nawierzchni bitumicznej przy budowie dróg o dużym natężeniu ruchu (np. autostrady) oraz dróg wymagających szczególnie utwardzonego podłoża (np. lotniska, drogi wykorzystywane w ciężkim transporcie towarów). Dla odróżnienia, drogi o mniejszym natężeniu ruchu (np. drogi gminne, powiatowe, ścieżki rowerowe) budowane są wyłącznie z wykorzystaniem asfaltu standardowego. Asfalty standardowe i modyfikowane zasadniczo nie są produktami substytucyjnymi. W praktyce ich zamienne wykorzystanie jest ekonomicznie nieuzasadnione z uwagi na istotne różnice w cenach. Asfalty modyfikowane są istotnie droższe od standardowych (cena asfaltów modyfikowanych może być wyższa o ok. 15-35% w stosunku do ceny asfaltów standardowych).

Asfalty przemysłowe, w przeciwieństwie do asfaltów standardowych i modyfikowanych, w ogóle nie nadają się do produkcji nawierzchni drogowych. Ich przeznaczenie jest odmienne, bowiem są wykorzystywane jako dodatek przy produkcji innych wyrobów, w szczególności produktów hydroizolacyjnych (np. pap termozgrzewalnych, gontów bitumicznych, opon samochodowych). Lżejsze typy asfaltów drogowych mogą być wykorzystywane zamiast asfaltów przemysłowych, jednak taka zamiana wymaga również zmiany technologii produkcji tych produktów, co może wpływać istotnie na zwiększenie kosztów i ograniczać w praktyce możliwość uzyskania szybkiej zastępowalności asfaltu



przemysłowego. Jednocześnie asfalty przemysłowe nie mogą być wykorzystywane jako zamiennik asfaltów standardowych lub modyfikowanych.

Asfalty standardowe, modyfikowane i przemysłowe charakteryzują się także innym procesem produkcji. Choć wszystkie rodzaje asfaltów stanowią produkty porafinacyjne ropy naftowej i produkowane są z tzw. ciężkiej pozostałości to jednak dla powstania finalnego produktu wymagane jest zastosowanie innych procesów i instalacji produkcyjnych. Tym samym brak jest możliwości wykorzystania instalacji produkcyjnych do produkcji innego typu asfaltu.

Asfalt standardowy uzyskiwany jest w procesie oksydacji ciężkiej pozostałości tj. produktu ubocznego przy rafinacji ropy naftowej. Asfalt modyfikowany uzyskiwany jest w procesie dalszego wzbogacania asfaltu standardowego dodatkowymi substancjami chemicznymi m.in. polimerami, przy czym proces ten jest bardziej złożony niż zwykle zmieszanie różnych substancji chemicznych, m.in. wymagana jest odpowiednia homogenizacja asfaltu modyfikowanego, która zapewni uzyskanie jednolitej mieszaniny i uniemożliwi wytrącanie się z niej dodatkowych składników (np. polimerów). Proporcje w jakich poszczególne substancje chemiczne są wykorzystywane w procesie produkcji asfaltów modyfikowanych oraz przebieg procesu homogenizacji stanowią poufne *know-how* poszczególnych producentów asfaltów modyfikowanych. Asfalty przemysłowe, podobnie jak asfalty standardowe, w procesie produkcji również wymagają odpowiedniej oksydacji ciężkiej pozostałości, jednak proces ten przebiega inaczej niż w przypadku asfaltów standardowych i ostatecznie asfalt przemysłowy wzbogacany jest o inne substancje chemiczne.

Na zasadność wyodrębnienia jako osobnych rynków właściwych rynku asfaltu standardowego, modyfikowanego i przemysłowego wskazał Zgłaszający, opierając się w tym względzie na ustaleniach Komisji Europejskiej zawartych w Decyzji PKN Orlen/Grupa Lotos. W sprawie tej Komisja Europejska w sposób kompleksowy przeanalizowała rynki produktów asfaltowych, w tym również przeprowadziła badanie rynku. Co istotne, w decyzji dotyczącej tej koncentracji bezpośrednio zostało określone, na jakich rynkach prowadzą działalność przedsiębiorcy, których aktywa są nabywane w ramach transakcji objętej niniejszym postępowaniem koncentracyjnym. Przeprowadzone przez Komisję Europejską w tej sprawie badanie rynku przesądziło o przyjęciu węższych w aspekcie produktowym definicji rynków właściwych z uwagi na wykazany brak substytucyjności popytowej i podażowej pomiędzy



asfaltem standardowym, asfaltem modyfikowanym i asfaltem przemysłowym.

W zakresie braku substytucyjności podażowej Komisja Europejska w szczególności wskazała, że produkcja poszczególnych rodzajów asfaltów wymaga innych instalacji produkcyjnych⁶. Jednocześnie przestawienie się z produkcji jednego typu asfaltu na inny wymaga różnych instalacji produkcyjnych oraz znacznego czasu i inwestycji. Ponadto, poszczególne rodzaje asfaltów charakteryzują się odmiennym otoczeniem konkurencyjnym⁷, w tym strukturą podaży⁸ oraz strukturą cen⁹. W odniesieniu do dostaw asfaltu modyfikowanego, gdzie głównym materiałem wejściowym do produkcji jest asfalt standardowy, tj. gotowy produkt sprzedawany bezpośrednio na rynku, podmioty inne niż rafinerie mogą wytwarzać asfalt modyfikowany, pod warunkiem że posiadają odpowiednie zaplecze produkcyjne. Zgodnie z badaniem rynku przeprowadzonym przez Komisję Europejską niektóre duże firmy budowlane posiadają jednostki do produkcji asfaltu modyfikowanego i pozyskują asfalt standardowy do takiej produkcji. Tak wytworzony asfalt modyfikowany dostarczany jest do mniejszych firm budowlanych na warunkach kontraktowych zbliżonych do tych oferowanych przez rafinerie. W rezultacie na rynku działa większa liczba dostawców asfaltu modyfikowanego i chociaż są oni w stanie dostarczać stosunkowo niewielkie ilości w porównaniu z rafineriami, ich obecność stwarza inne warunki konkurencji niż na rynku dostaw asfaltu standardowego i asfaltu przemysłowego¹⁰.

W odniesieniu do asfaltu przemysłowego wyniki badania rynku wykazały, że ten rodzaj asfaltu jest produktem raczej niszowym, produkowanym przez ograniczoną liczbę podmiotów, również wśród rafinerii. Instalacje produkcyjne niezbędne do produkcji asfaltów przemysłowych działają zasadniczo tylko w obrębie rafinerii, a wytwarzanie asfaltu przemysłowego w samodzielnych jednostkach produkcyjnych znajdujących się poza rafinerią należy do rzadkości¹¹. W związku z tym różnice istniejące między zasobami wymaganymi do produkcji poszczególnych rodzajów asfaltu mają wpływ na otoczenie konkurencyjne. Powyższe różnice w strukturach dostaw na różnych rynkach wskazują na dominację rafinerii w dostawach asfaltu standardowego, zwiększoną liczbę dostawców asfaltu modyfikowanego

⁶ Patrz pkt 1353-1389 Decyzji Orlen/LOTOS.

⁷ Patrz pkt 1390-1392 Decyzji Orlen/LOTOS.

⁸ Patrz pkt 1392-1396 Decyzji Orlen/LOTOS.

⁹ Patrz pkt 1397-1400 Decyzji Orlen/LOTOS.

¹⁰ Patrz pkt 1390-1393 Decyzji Orlen/LOTOS.

¹¹ Patrz pkt 1394 Decyzji Orlen/LOTOS.



oraz raczej ograniczoną niszę rynkową w zakresie podaży asfaltu przemysłowego, co m.in. świadczy o istnieniu różnych rynków produktowych¹².

Badanie rynku przeprowadzone przez Komisję Europejską wykazało również znaczne różnice cen między różnymi rodzajami asfaltów, w szczególności w odniesieniu do asfaltu modyfikowanego i asfaltu przemysłowego. Te dwa rodzaje asfaltu są postrzegane przez rafinerie jako produkty specjalistyczne ze względu na ich specyficzne właściwości i dodatkowe etapy wymagane do ich produkcji. Badanie rynku wykazało, że oba produkty są generalnie sprzedawane po wyższej cenie rynkowej i generują wyższe marże niż asfalt standardowy. Wyższe ceny wynikają m.in. z kosztów dodatków i dalszych etapów produkcji, wymaganych do produkcji asfaltów modyfikowanych i przemysłowych (m.in. zawartości polimeru w asfaltach modyfikowanych, która w zależności od typu produktu może wynosić od 3% do 12% i ma bezpośrednie przełożenie na koszty produkcji)¹³.

W zakresie braku substytucyjności popytowej Komisja Europejska wskazała, że zamienność poszczególnych rodzajów asfaltów dla ich użytkowników jest bardzo rzadka. Choć asfalty standardowe i asfalty modyfikowane wykorzystywane są w inżynierii drogowej to jednak istotnie różnią się zarówno cenami jak i właściwościami, w tym jakością¹⁴. Podobnie rzadka jest możliwość wymiennego stosowania asfaltów standardowych i asfaltów przemysłowych - taka substytucyjność istnieje jedynie w odniesieniu do niektórych typów asfaltu drogowego i nie wszyscy użytkownicy poddani badaniu rynkowemu potwierdzili możliwość zamiennego stosowania asfaltów standardowych i przemysłowych.

W wymiarze geograficznym Komisja Europejska definiowała te rynki jako rynki o zasięgu krajowym, wskazując na niejednorodność warunków konkurencji między krajami, w szczególności w zakresie różnic w cenach, struktury podaży i popytu, strategii dostawców, istnienia krajowych specyfikacji asfaltu oraz specyfiki stosunków handlowych¹⁵. Jednocześnie badanie rynku wskazało na występowanie zbliżonych warunków konkurencji na poziomie lokalnym, jednakże nie w stopniu, który uzasadniałby przyjęcie innego wymiaru geograficznego rynku (np. określanego promieniem odległości wokół zakładu).

¹² Patrz pkt 1396 Decyzji Orlen/LOTOS.

¹³ Patrz pkt 1397-1398 Decyzji Orlen/LOTOS.

¹⁴ Patrz pkt 1408 Decyzji Orlen/LOTOS.

¹⁵ Decyzja Komisji Europejskiej w sprawie COMP/M.9014 Orlen/Lotos, pkt 1484.



Z informacji zawartych w zgłoszeniu wynika, że aktualnie Grupa Unimot nie posiada instalacji służących do produkcji asfaltu, natomiast sprzedaje na rynku krajowym pozyskiwane głównie z importu asfaltu standardowe i modyfikowane. W zdecydowanie mniejszym zakresie zajmuje się również odsprzedażą asfaltów nabywanych od Orlen Asphalt. Zgłaszający wskazał także, że Grupa Unimot w 2020 r. zrealizowała kilka pojedynczych transakcji w zakresie sprzedaży asfaltów przemysłowych. Jednak była to sprzedaż o marginalnym znaczeniu (na łączną ilość ok. [tajemnica przedsiębiorstwa] w porównaniu do wielkości rynku oszacowanego przez Grupę ORLEN na poziomie ok. [tajemnica przedsiębiorstwa]). W 2021 r. Grupa Unimot nie zrealizowała żadnych transakcji dotyczących sprzedaży tego rodzaju asfaltów.

Jak już wskazano w niniejszej decyzji działalność Lotos Terminale w zakresie asfaltów będzie skoncentrowana w LOTOS SPV 2, która w związku z planowaną koncentracją zostanie wyposażona w zorganizowaną część przedsiębiorstwa Lotos Asphalt, tj. Bitumen Divestment Business. Oznacza to, że Lotos Terminale będzie docelowo posiadać zdolności produkcyjne w zakresie asfaltów realizowane dotychczas przez zakłady przetwórcze Grupy LOTOS zlokalizowane odpowiednio w Jaśle i Czechowicach-Dziedzicach oraz zespół sprzedażowy i umowy z kontrahentami. Wskazać w tym miejscu należy, że zakłady w Jaśle i Czechowicach-Dziedzicach nie mają samodzielnej możliwości produkcji asfaltów standardowych. Jednakże przejmowana część Biznesu Bitumen zajmuje się i będzie zajmować się także sprzedażą gotowego produktu, tj. asfaltu standardowego (drogowego) pozyskiwanego z rafinerii w Gdańsku należącej do Grupy LOTOS. Powtórzyć w tym miejscu należy, że na mocy umowy BSA (która realizuje opisane wcześniej zobowiązania nałożone na Grupę ORLEN przez Komisję Europejską ma mocy Decyzji Orlen/LOTOS), Grupa Unimot nabędzie uprawnienia do zakupu asfaltów i ciężkich pozostałości próżniowych¹⁶ od Grupy ORLEN w ilości do 500 000 ton rocznie przez okres 10 lat (z prawem do przedłużenia umowy na dwa kolejne 5-letnie okresy). Asfalty nabywane na podstawie tej umowy będą sprzedawane jako gotowy produkt, tj. asfalt standardowy lub

¹⁶ Unimot Investments będzie miała możliwość zakupu ciężkich pozostałości próżniowych na podstawie umowy BSA, która będzie wykorzystywana do produkcji asfaltów przemysłowych w zakładzie w Jaśle. Asfalty przemysłowe, w zależności od przyjętych receptur i procesów technologicznych, mogą być wytwarzane zarówno z asfaltów standardowych jak i ciężkiej pozostałości próżniowej. Ciężka pozostałość próżniowa stanowi tzw. zubożały asfalt standardowy, który nie posiada wymaganych certyfikacji. W 2021 r. zakład w Jaśle w zakresie produkcji asfaltów przemysłowych w ok. [tajemnica przedsiębiorstwa] % bazował na [tajemnica przedsiębiorstwa], a w [tajemnica przedsiębiorstwa] % na produktach klasyfikowanych jako ciężka pozostałość próżniowa.



będą wykorzystywane do produkcji asfaltów modyfikowanych i przemysłowych w zakładach zlokalizowanych w Jaśle i w Czechowicach-Dziedzicach.

Uwzględniając ustalenia Komisji Europejskiej w Decyzji Orlen/LOTOS na potrzeby oceny niniejszej koncentracji w ocenie Prezesa Urzędu zasadne jest przyjęcie za wspólne rynki produktowe dla uczestników koncentracji: krajowy rynek dostaw asfaltów standardowych (drogowych) oraz krajowy rynek dostaw asfaltów modyfikowanych.

Krajowy rynek dostaw asfaltów przemysłowych nie był rynkiem wspólnym dla Grupy Unimot i Lotos Terminale i nie będzie omawiany jako rynek, na którym istnieją powiązania horyzontalne.

Z analizy informacji zawartych w zgłoszeniu wynika, że szacunkowy udział Grupy Unimot w krajowym rynku dostaw **asfaltów standardowych** w latach 2020-2021 był niewielki i generowany był głównie ze sprzedaży asfaltów importowanych do Polski. Znacznie wyższy udział w tym rynku posiadała Lotos Terminale.

W poniższej tabeli przedstawiono szacunkowe udziały uczestników koncentracji i ich konkurentów w krajowym rynku dostaw asfaltów standardowych w latach 2020-2021, przy czym udział Lotos Terminale został określony na podstawie wielkości sprzedaży asfaltów standardowych przypisanej do zorganizowanej części przedsiębiorstwa Lotos Asphalt odpowiadającej Biznesowi Bitumin.

Tabela 1 Udziały uczestników koncentracji i ich konkurentów w krajowym rynku dostaw asfaltów standardowych w latach 2020-2021 w ujęciu ilościowym

Wyszczególnienie	2020 r.		2021 r.
Orlen Asphalt	[30-40]%		[40-50]%
Lotos Terminale ¹⁷	[40-50]%		[40-50]%
<i>w tym Jasło i Czechowice Dziedzice</i>	<i>[5-10]%</i>		<i>[5-10]%</i>

¹⁷ Dane przedstawiają udziały oszacowane w oparciu o całkowitą sprzedaż asfaltów standardowych w Polsce realizowaną przez Lotos Asphalt, przypisaną Lotos Terminale, obejmującą asfalty standardowe sprzedawane bezpośrednio z rafinerii w Gdańsku i asfalty standardowe odsprzedawane przez zakłady w Jaśle i w Czechowicach-Dziedzicach. Należy jednak wskazać, że część dotychczasowej sprzedaży asfaltów realizowanej przez Lotos Asphalt z rafinerii w Gdańsku zostanie przejęta przez Aramco, jako udziałowca rafinerii w Gdańsku.



Wyszczególnienie	2020 r.		2021 r.
Unimot	[0-5]%		[5-10]%
Total	[0-5]%		[0-5]%
Nynas	[0-5]%		[0-5]%
Inni	[0-5]%		[0-5]%

Źródło: Dane Zgłaszającego na podstawie informacji udostępnionych przez Orlen Asphalt.

W wyniku planowanej transakcji Zgłaszający uzyska znaczącą pozycję na krajowym rynku dostaw asfaltów standardowych. Pozycja Grupy Unimot po koncentracji wynikać będzie głównie z dotychczasowego udziału w tym rynku Lotos Terminale, która obok Grupy PKN Orlen była jednym z dwóch krajowych producentów i jednym z dwóch głównych dostawców tego rodzaju asfaltu w Polsce.

Nadmienić w tym miejscu należy, że według oceny Zgłaszającego, po koncentracji udziały Lotos Terminale w krajowym rynku dostaw asfaltów standardowych mogą być niższe niż aktualnie. Jak już wskazano w niniejszej decyzji, zgodnie z Umową BSA Lotos Terminale będzie mogła nabyć maksymalnie do 500 000 ton rocznie asfaltów lub ciężkich pozostałości próżniowych, która to ilość nie stanowi całkowitej aktualnej produkcji Grupy LOTOS (w 2021 r. całkowita ilość sprzedawanych asfaltów standardowych przez Grupę LOTOS wyniosła [tajemnica przedsiębiorstwa] ton, a dostawy wszystkich asfaltów ogółem to ok. [tajemnica przedsiębiorstwa] ton). Według ostatecznie przyjętego modelu biznesowego Lotos Terminale będzie mogła wykorzystać 500 000 ton z asfaltów z Umowy BSA w ramach sprzedaży gotowego produktu w postaci asfaltu standardowego lub na potrzeby produkcji asfaltów modyfikowanych i przemysłowych. Wykorzystanie asfaltów standardowych na potrzeby własnej produkcji asfaltów modyfikowanych lub przemysłowych bezpośrednio może się przełożyć na mniejszą sprzedaż asfaltów standardowych, a tym samym mniejszy udział rynkowy w konsumpcji krajowej tego produktu.

Zgłaszający wskazał także, że w zakresie Biznesu Bitumen w dotychczasowej działalności zakładów w Jaśle i Czechowicach-Dziedzicach silnie rozwijany był eksport asfaltów standardowych, który stanowił ok. [tajemnica przedsiębiorstwa] % w 2021 r. i ok. [tajemnica przedsiębiorstwa] % w 2020 r. całkowitej sprzedaży asfaltów standardowych z tych zakładów. Przy tak silnie rozwiniętym eksporcie Biznesu Bitumen w ocenie



Zgłaszającego można przypuszczać, że Grupa Unimot będzie kontynuować relacje handlowe z zagranicznymi odbiorcami, co może wskazywać na to, że wolumen asfaltów standardowych pochodzący z maksymalnej puli 500 000 ton rocznie dostarczany przez Grupę Unimot na polski rynek może być pomniejszony o wielkość ewentualnego eksportu.

Na potrzeby projekcji struktury krajowego rynku dostaw asfaltów standardowych po koncentracji nie można zatem dokonać zsumowania dotychczasowych udziałów w rynku Lotos Terminale z aktualnymi udziałami Grupy Unimot. Zgłaszający zakłada, że zachowanie dotychczasowego poziomu sprzedaży asfaltu pochodzącego z importu może nie być opłacalne biznesowo, wobec zamiaru Zgłaszającego skoncentrowania działalności na wprowadzeniu na rynek wolumenu produktów (do 500 000 ton rocznie) zakupionego od Grupy LOTOS w ramach Umowy BSA. W związku z powyższym Zgłaszający szacuje, że wskutek spadku sprzedaży asfaltów z importu dotychczasowy udział Grupy Unimot wynikający z kontynuacji działalności handlowej może zmniejszyć się z ok. **[tajemnica przedsiębiorstwa]** % do ok. **[tajemnica przedsiębiorstwa]** % po koncentracji. Ponadto ze względu na fakt, iż Zgłaszający nie przejmuje całości dotychczasowej produkcji asfaltów Lotos Asphalt a tylko wolumen do 500 000 ton rocznie, który w części będzie przeznaczony do przetworzenia na asfalty modyfikowane i przemysłowe, nie dojdzie do sytuacji całkowitego przejęcia dotychczasowego udziału rynkowego Lotos Asphalt.

Dodatkowo w ocenie Zgłaszającego, przy analizie struktury rynku asfaltów standardowych po koncentracji, należy uwzględnić szerszy kontekst niniejszej koncentracji, która jest pochodną realizacji koncentracji, polegającej na przejęciu kontroli nad Grupą LOTOS przez PKN Orlen. Transakcja ta została finalnie przez Komisję Europejską zaakceptowana pod warunkiem realizacji określonych Środków Zaradczych dotyczących nie tylko Biznesu Bitumin, ale również innych Środków Zaradczych, których realizacja będzie miała wpływ na rynek asfaltów w Polsce. Zgłaszający wskazał, że zgodnie z publicznie dostępnymi informacjami, w tym zawartymi w raporcie bieżącym PKN Orlen¹⁸, Aramco Overseas Company B.V. (dalej: „Aramco”), nabędzie od Grupy LOTOS 30% udziałów w Lotos Asphalt, do której aportem wniesiona została rafineria zlokalizowana w Gdańsku i inne aktywa rafineryjne, a która to spółka pełni funkcje rafinerii processingowej. Planowane jest również zawarcie Umowy JV pomiędzy Aramco, PKN Orlen, Grupą LOTOS i Lotos Asphalt

¹⁸ <https://www.ornlen.pl/pl/relacje-inwestorskie/raporty-i-publikacje/raporty-biezace/2022/01/Raport-biezacy-nr-2-2022>



realizującej zobowiązanie do zbycia na rzecz niezależnego podmiotu trzeciego 30% udziału w spółce Lotos Asphalt, do której aportem wniesiona została rafineria zlokalizowana w Gdańsku oraz zagwarantowanie temu podmiotowi uprawnień kontraktowych w zakresie ładu korporacyjnego (corporate governance). Ponadto spółka zależna w 100% od Aramco tzw. Spółka Hurtowa (obecnie pod nazwą LOTOS SPV 1 sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku – dalej: „SPV 1”) będzie stroną umowy processingowej i umowy na odbiór produktów (offtake) zawartej z Grupą LOTOS i Lotos Asphalt. Do publicznej wiadomości nie jest podana dokładna ilość asfaltów, do której odbioru uprawniona będzie Aramco na podstawie zawartych umów. Niemniej, zgodnie z informacjami otrzymanymi przez Zgłaszającego od PKN Orlen **[tajemnica przedsiębiorstwa]**. Przyjmując, założenie, że zdolność do produkcji asfaltów przez rafinerię w Gdańsku wynosi szacunkowo ok. **[tajemnica przedsiębiorstwa]** ton, to Aramco korzystając z uprawnień do maksymalnie **[tajemnica przedsiębiorstwa]**. Niemniej Aramco będzie dysponowała potencjałem umożliwiającym zajęcie pozycji silniejszego gracza niż dotychczasowa pozycja Grupy Unimot, która posiadała w 2020 r. ok. **[0-5]** % a w 2021 r. ok. **[5-10]** % udział w krajowym rynku dostaw asfaltów standardowych i odpowiednio ok. **[0-5]** % w krajowym rynku dostaw asfaltów modyfikowanych. Dzięki zawarciu powyżej wskazanych umów Aramco będzie mogła wejść na rynek dostaw asfaltów, bowiem uzyska dostęp do wyprodukowanych w rafinerii w Gdańsku asfaltów standardowych i modyfikowanych. A zatem znaczna część produkcji asfaltów realizowanych dotychczas przez przedsiębiorców należących do Grupy LOTOS zostanie przejęta przez Aramco. W tym zakresie pojawi się zatem nowy podmiot na rynku dostaw asfaltów standardowych o dużej sile rynkowej, dysponujący bezpośrednio zdolnościami produkcyjnymi (dzięki udziałom w rafinerii oraz umowie processingowej i offtake).

Z powyższych względów, w ocenie Zgłaszającego zasadny jest wniosek, że w związku z szerszym kontekstem niniejszej koncentracji, nie dojdzie w jej wyniku ani do zmniejszenia liczby uczestników rynku, ani do istotnego ograniczenia skutecznej konkurencji. Choć Zgłaszający przejmie w ramach nabycia pakietu Bitumen Divestment Business część aktywów służących do wytwarzania asfaltów modyfikowanych i przemysłowych (do których produkcji surowcem jest asfalt standardowy lub ciężka pozostałość próżniowa), jak również uzyska możliwość zakupu produktów na podstawie Umowy BSA, to Grupa Unimot nie będzie w stanie przejąć pozycji rynkowej Lotos Asphalt, ani nawet się do niej zbliżyć. Po pierwsze, Grupa Unimot nie będzie należała do tej samej kategorii uczestników rynku dysponujących,



dzięki posiadaniu rafinerii, zdolnością do produkowania asfaltu standardowego czy ciężkiej pozostałości próżniowej. Zdolność produkcyjna pozostanie po stronie spółki Lotos Asphalt)¹⁹, w której 70% udziałów będzie należało do Grupy LOTOS, a 30% do Aramco. Po drugie, dzięki powyżej wskazanym umowom, na rynek wejdzie nowy silny gracz, tj. Aramco, która może uzyskać dostęp do znaczącej części wolumenu asfaltów produkowanych przez Lotos Asphalt i posiadać będzie istotny potencjał do rozwoju biznesu asfaltowego, znacznie przewyższający obecny potencjał Grupy Unimot.

Wobec powyższego zasadne jest oszacowanie udziałów Grupy Unimot w rynku asfaltów standardowych po koncentracji na poziomie ok. [20-30] %, co ilustruje poniższe zestawienie.

Tabela 2 Szacunkowe udziały uczestników koncentracji i ich konkurentów w krajowym rynku dostaw asfaltów standardowych po koncentracji

Wyszczególnienie	Szacowany udział w rynku
Orlen Asphalt ²⁰	[40-50]%
Grupa Unimot ²¹	[20-30]%
Aramco ²²	[15-20] %

¹⁹ W rafinerii w Gdańsku pozostanie również działalność wytwórcza w zakresie asfaltów modyfikowanych.

²⁰ Szacunki Zgłaszającego na podstawie dotychczasowej sprzedaży i przewidywanych kierunków rozwoju rynku, w szczególności wzmocnienia grupy PKN Orlen po koncentracji z LOTOS.

²¹ Zgłaszający będzie posiadał dostęp do zakupu max 500 tys. t. asfaltów lub ciężkiej pozostałości na podstawie Umowy BSA. Przyjmując dotychczasowy średnioroczny wolumen produkcji asfaltów modyfikowanych i przemysłowych w zakładach w Jaśle i Czechowicach Dziedzicach ok. [tajemnica przedsiębiorstwa], zakładać można, że na potrzeby działalności przejmowanych zakładów produkcyjnych zużyte zostanie [tajemnica przedsiębiorstwa] asfaltów lub ciężkiej pozostałości z Umowy BSA. Pozostałe [tajemnica przedsiębiorstwa] to maksymalna wartość asfaltów standardowych, która może zostać redystrybuowana na polski rynek. Należy jednak wskazać, że redystrybucja asfaltów standardowych z zakładów w Jaśle i Czechowicach-Dziedzicach opiera się w ok. [tajemnica przedsiębiorstwa]% na eksporcie [tajemnica przedsiębiorstwa]. Przyjmując podobny wolumen eksportu – [tajemnica przedsiębiorstwa] Zgłaszający ocenia, że ok. [tajemnica przedsiębiorstwa] będzie mógł dostarczać na polski rynek, co może stanowić [tajemnica przedsiębiorstwa]% udział w rynku (przy założeniu, że krajowa konsumpcja asfaltów standardowych wynosić będzie podobnie jak w 2021 r. ok. [tajemnica przedsiębiorstwa]).

²² Aramco będzie uprawniona do odbioru [tajemnica przedsiębiorstwa] % produkcji asfaltów z rafinerii w Gdańsku, tj. przy utrzymaniu dotychczasowego wolumenu produkcji wynoszącego ok. [tajemnica przedsiębiorstwa], Aramco nabędzie ok. [tajemnica przedsiębiorstwa] t. asfaltów/ciężkiej pozostałości. Sprzedaż asfaltów standardowych z rafinerii w Gdańsku w 2021 r. w ok. [tajemnica przedsiębiorstwa] %



Wyszczególnienie	Szacowany udział w rynku
Total ²³	[0-5] %
Nynas ²⁴	[0-5] %
Inni <i>(w tym w szczególności podmioty które podobnie jak aktualnie Unimot importują asfalt standardowy [tajemnica przedsiębiorstwa])</i>	[5-10] %

Źródło: Dane Zgłaszającego na podstawie informacji udostępnionych przez Orlen Asphalt.

Z informacji zawartych w powyższej tabeli wynika, że po koncentracji Grupa Unimot będzie posiadała udział rynkowy na poziomie ok. **[20-30]** %. Szacunkowy udział Grupy ORLEN po koncentracji będzie przewyższał udział Grupy Unimot, gdyż Grupa ORLEN przejmie wolumen asfaltów standardowych produkowanych w rafinerii w Gdańsku, który przewyższa wolumen zagwarantowany Umową BSA, czyli Grupa ORLEN uzyska dostęp do ok. **[tajemnica przedsiębiorstwa]** dodatkowego wolumenu asfaltów standardowych.

Ponadto, w dłuższej perspektywie czasu, tj. po upływie ok. 3 lat obowiązywania Umowy BSA (szacunkowo od 2026 r.) PKN Orlen będzie uprawniona do zmniejszenia wolumenów asfaltów dostarczanych do Grupy Unimot. Umowa BSA (par. 1 ust. 3), w ślad za uprawnieniami przyznanymi w Decyzji KE, uprawnia PKN Orlen²⁵ do zastosowania klauzuli redukcyjnej, zgodnie z którą wolumen dostarczanych asfaltów może ulec pomniejszeniu o nie więcej niż 30%, w razie zaktualizowania się przesłanek określonych w ww. Decyzji oraz wydania przez Komisję Europejską decyzji w przedmiocie rewizji zobowiązania do zagwarantowania Grupie Unimot możliwości nabycia asfaltów lub ciężkich

bazowała na eksporcie. Ponadto ze wszystkich asfaltów produkowanych w rafinerii w Gdańsku w 2021 r. **[tajemnica przedsiębiorstwa]**% stanowiły asfalty standardowe a **[tajemnica przedsiębiorstwa]**% asfalty modyfikowane. Podany w tabeli udział został wyliczony przy zachowaniu podobnej proporcji produkcji asfaltów standardowych (ok. **[tajemnica przedsiębiorstwa]**) względem asfaltów modyfikowanych (**[tajemnica przedsiębiorstwa]**), po odjęciu eksportu (ok. **[tajemnica przedsiębiorstwa]**%) przyjęte zostało, że Aramco może dostarczać na polski rynek ok. **[tajemnica przedsiębiorstwa]** t asfaltów standardowych, co może stanowić ok. **[tajemnica przedsiębiorstwa]**% udział w rynku (przy założeniu, że krajowa konsumpcja asfaltów standardowych wynosić będzie podobnie jak w 2021 r. ok. **[tajemnica przedsiębiorstwa]**).

²³ Szacunki Zgłaszającego na podstawie ogólnie dostępnych informacji dot. udziałów tego podmiotu w rynku asfaltów ogółem.

²⁴ Szacunki Zgłaszającego na podstawie ogólnie dostępnych informacji dot. udziałów tego podmiotu w rynku asfaltów ogółem.

²⁵ Case M.9014 – PKN Orlen/Grupa Lotos, Commitments to The European Commission submitted by Polski Koncern Naftowy Orlen Spółka Akcyjna and Grupa Lotos S.A., str. 50.



pozostałości próżniowych. Redukcja o 30% maksymalnego wolumenu, która Grupa Unimot może nabyć na podstawie Umowy BSA to 150 000 ton, co stanowi ok. **[tajemnica przedsiębiorstwa]** % aktualnej konsumpcji krajowej asfaltów standardowych. Umowa BSA uprawnia także Grupę ORLEN do dalszej redukcji sprzedawanych wolumenów z uwagi na planowane remonty lub nadzwyczajne sytuacje zakłócające pracę rafinerii. Z powyższych względów w dłuższej perspektywie czasu udział w rynku dostaw asfaltów standardowych Grupy Unimot może ulec zmniejszeniu do poziomu ok. **[20-30]** %.

Dodatkowo na rynku pojawi się nowy podmiot, tj. Aramco z udziałem szacowanym na poziomie ok. **[15-20]** %.

Odnosząc się do działalności uczestników koncentracji na krajowym rynku dostaw **asfaltów modyfikowanych** wskazać należy, że przed koncentracją łączny udział w tym rynku Grupy Unimot i Lotos Terminale w 2020 r. wyniósł ok. **[10-15]** % a w 2021 r. ok. **[15-20]** %, co obrazują dane zawarte w poniższej tabeli.

Tabela 3 Szacunkowe udziały uczestników koncentracji i ich konkurentów w krajowym rynku dostaw asfaltów modyfikowanych w latach 2020-2021 w ujęciu ilościowym

Wyszczególnienie	2020 r.	2021 r.
Orlen Asphalt	[20-30] %	[20-30] %
LOTOS Asphalt Rafineria w Gdańsku ²⁶	[30-40] %	[30-40] %
Lotos Terminale Asphalt Jasło i Czechowice-Dziedzice (Przejmowany)	[10-15] %	[15-20] %
Grupa Unimot	[0-5] %	[0-5] %
EUROVIA Polska S.A.	[5-10] %	[5-10] %
Total Polska Sp. z o.o.	[5-10] %	[5-10] %
Inreco Emulsja Sp. z o.o.	[0-5] %	[0-5] %

²⁶ Zgłaszający nie przejmuje działalności Lotos Asphalt w zakresie asfaltów modyfikowanych w rafinerii w Gdańsku.



Wyszczególnienie	2020 r.	2021 r.
Szpańscy Jerzy, Jacek, Dawid Czystość Sp. Jawna	[0-5]%	[0-5]%
UNIBEP S.A.	[0-5]%	[0-5]%

Źródło: Dane Zgłaszającego na podstawie informacji udostępnionych przez Orlen Asphalt.

Z informacji zawartych w powyższej tabeli wynika, że Grupa Unimot w latach 2020-2021 posiadała nieduży w porównaniu z Lotos Terminale udział w krajowym rynku dostaw asfaltów modyfikowanych. Łączny udział Grupy Unimot i Lotos Terminale w tym rynku nie przekroczył w latach 2020-2021 progu 20%. Największym konkurentem uczestników koncentracji na tym rynku była Lotos Asphalt Rafineria w Gdańsku z udziałem na poziomie ok. [30-40] % w 2020 r. i ok. [30-40] % w 2021 r. Kolejny konkurent, tj. Orlen Asphalt (Grupa Orlen), posiadał ok. [20-30] % w rynku w 2020 r. i 2021 r. Zgłaszający wskazał, że do konkurentów działających w Polsce na rynku asfaltów modyfikowanych należy także Total Polska Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, która posiada własne źródła zaopatrzenia z zakładów specjalistycznych i rafinerii znajdujących się na terenie Niemice (Leuna i Brunsbüttel), należących do koncernu TotalEnergis oraz ich partnerów biznesowych jak Webau i Heide, zajmujących się rafinacją ropy naftowej i wytwarzaniem produktów asfaltowych. Na tym rynku konkurentami uczestników koncentracji są także podmioty nieposiadające własnych źródeł zaopatrzenia w asfalty, które posiadają jednakże infrastrukturę magazynową wykorzystywaną na potrzeby prowadzonej produkcji asfaltów modyfikowanych. Do takich przedsiębiorców należy m.in. Eurovia Polska S.A. z siedzibą w Bielanych Wrocławskich (posiadająca zakład produkcji asfaltów modyfikowanych w Strykowie k/Łodzi z udziałem w granicach [5-10] %, Inreco Emulsja Sp. z o.o. z siedzibą w Marcelinie z ok. [0-5] % udziałem oraz UNIPEP S.A. z siedzibą w Bielsku Podlaskim z udziałem wynoszącym ok. [0-5] %.

W związku z przewidywanym wejściem na rynek asfaltów modyfikowanych Aramco po koncentracji struktura tego rynku ulegnie zmianie, co obrazują dane zawarte w poniższej tabeli.



Tabela 4 Szacunkowe udziały uczestników koncentracji i ich konkurentów w krajowym rynku dostaw asfaltów modyfikowanych w ujęciu ilościowym po koncentracji²⁷

Wyszczególnienie	Szacowany udział w rynku
Orlen Asphalt	[20-30]%
Aramco	[20-30]% ²⁸
Grupa Unimot	[15-20]% ²⁹
EUROVIA Polska S.A.	[10-15]%
Total Polska Sp. z o.o.	[5-10]%
Inreco Emulsja Sp. z o.o.	[0-5]%
Szpańscy Jerzy, Jacek, Dawid Czystość Sp. Jawna	[0-5]%
UNIBEP S.A.	[0-5]%

Źródło: Dane Zgłaszającego na podstawie informacji udostępnionych przez Orlen Asphalt.

Z informacji zawartych w powyższej tabeli wynika, że po koncentracji Grupa Unimot posiadać będzie udział w rynku na poziomie ok. [15-20] %. Jej głównymi konkurentami

²⁷ Udziały w rynku dostaw asfaltów modyfikowanych zostały oszacowane na podstawie aktualnej sprzedaży lub mocy produkcyjnej poszczególnych zakładów. Wielkość rynku oszacowano na podstawie konsumpcji krajowej asfaltów modyfikowanych za lata 2021-2022 na poziomie [tajemnica przedsiębiorstwa].

²⁸ Aramco będzie uprawniona do [tajemnica przedsiębiorstwa] tj. przy utrzymaniu dotychczasowego wolumenu produkcji wynoszącego ok. [tajemnica przedsiębiorstwa], Aramco nabędzie ok. [tajemnica przedsiębiorstwa] asfaltów/ciężkiej pozostałości. Sprzedaż asfaltów standardowych z rafinerii w Gdańsku w 2021 r. w ok. [tajemnica przedsiębiorstwa] % bazowała na eksporcie. Ponadto ze wszystkich asfaltów produkowanych w rafinerii w Gdańsku w 2021 r. [tajemnica przedsiębiorstwa] % stanowiły asfalty standardowe [tajemnica przedsiębiorstwa] % asfalty modyfikowane. Podany w tabeli udział został wyliczony przy zachowaniu podobnej proporcji produkcji asfaltów standardowych (ok. [tajemnica przedsiębiorstwa]) względem asfaltów modyfikowanych ([tajemnica przedsiębiorstwa]). po odjęciu eksportu ok. [tajemnica przedsiębiorstwa] % przyjęte zostało, że Aramco może dostarczać na polski rynek ok. [tajemnica przedsiębiorstwa] asfaltów modyfikowanych, co może stanowić ok. [20-30] % udział w rynku (przy założeniu, że krajowa konsumpcja asfaltów modyfikowanych wynosić będzie podobnie jak w latach 2020 i 2021 r. ok. [tajemnica przedsiębiorstwa] t).

²⁹ Szacunki udziałów Zgłaszającego na podstawie dotychczasowej krajowej sprzedaży asfaltów modyfikowanych, realizowanej przez Jasto i Czechowice Dziedzice, odniesionej do dotychczasowych wyników w zakresie krajowej konsumpcji asfaltów modyfikowanych (w latach 2020 i 2021 r. ok. [tajemnica przedsiębiorstwa]). Zgłaszający zakłada, że w pierwszych latach działalności jego działalność będzie nakierowana na utrzymanie dotychczasowej produkcji i sprzedaży zakładów w Jaśle i Czechowicach Dziedzicach.



pozostaną dwa podmioty, tj. Orlen Asphalt i Aramco z porównywalnymi udziałami na poziomie ok. [20-30] %. Znaczącym konkurentem pozostanie także EUROVIA Polska Sp. z o.o. z udziałem w granicach [5-10] %.

Jednak z uwagi na łączny udział uczestników koncentracji w krajowym rynku dostaw asfaltów modyfikowanych zarówno przed jak i po koncentracji, nieprzekraczający 20%, nie stanowi on rynku, na który koncentracja wywiera wpływ w układzie horyzontalnym.

B) Koncentracja wywiera wpływ w układzie wertykalnym na krajowy rynek dostaw asfaltu standardowego

Oceniając wpływ niniejszej koncentracji na rynek w układzie wertykalnym w ocenie Prezesa Urzędu zasadnym jest przeanalizowanie relacji typu dostawca-odbiorca, jakie potencjalnie występują pomiędzy Grupą Unimot i Lotos Terminale w odniesieniu do rynku asfaltów standardowych. Niezależnie bowiem od tego, że wspomniany rynek jest rynkiem wspólnym dla Grupy Unimot i Lotos Terminale, bowiem obaj ww. przedsiębiorcy zarówno wprowadzali te asfalty do obrotu, jak i je nabywali.

Krajowy rynek dostaw asfaltów od strony podażowej został opisany w punkcie B) niniejszej decyzji. Z podanych tam informacji wynika, że łączny udział Grupy Unimot i Lotos Terminale w krajowym rynku dostaw asfaltu standardowego od strony podażowej wyniósł w 2020 r. ok. [40-50] % a w 2021 r. ok. [40-50] %. Należy zatem uznać, że niniejsza koncentracja wywiera wpływ w układzie wertykalnym na ten rynek.

Odnosząc się z kolei do strony popytowej tego rynku wyjaśnić należy, że Lotos Terminale nabywała asfalty standardowe (w ramach dostaw wewnątrzgrupowych) w celu ich dalszego przetworzenia na asfalt modyfikowany i przemysłowy. Jak już wskazano w niniejszej decyzji asfalty standardowe stanowią surowiec wykorzystywany w zakładach Lotos Terminale (przejmowanych przez Unimot Investments w ramach Biznesu Bitumen) do produkcji asfaltów modyfikowanych oraz asfaltów przemysłowych. Wskazać w tym miejscu należy, że asfalty standardowe pozyskiwane w latach 2020-2021 na potrzeby zakładów produkcyjnych Lotos Terminale w Jaśle i Czechowicach-Dziedzicach, zarówno na potrzeby produkcji asfaltów modyfikowanych jak i przemysłowych, pochodziły [tajemnica przedsiębiorstwa]. W przypadku asfaltów przemysłowych, które mogą być produkowane



zarówno z asfaltów standardowych jak i z tzw. ciężkich pozostałości próżniowych, zakład w Jaśle dla celów produkcji asfaltów przemysłowych w 2021 r. w ok. [tajemnica przedsiębiorstwa] % bazował na asfalcie standardowym, a w [tajemnica przedsiębiorstwa] % na produktach klasyfikowanych jako ciężka pozostałość próżniowa (tzw. zubożały asfalt standardowy, przy czym w 2020 r. ok. [tajemnica przedsiębiorstwa] % ciężkiej pozostałości próżniowej dla celów produkcji asfaltów przemysłowych zostało nabyte od zewnętrznych dostawców, a w 2021 r. dostawy zewnętrzne tego produktu stanowiły zaledwie [tajemnica przedsiębiorstwa] %). Z informacji przekazanych przez Zgłaszającego wynika, że w 2020 r. Lotos Terminale na potrzeby produkcji asfaltów modyfikowanych i przemysłowych nabyła ok. [tajemnica przedsiębiorstwa] asfaltu standardowego a w 2021 r. ok. [tajemnica przedsiębiorstwa]. Udział Lotos Terminale jako nabywcy asfaltu standardowego (bez asfaltu nabywanego z rafinerii w Gdańsku w celu sprzedaży jako gotowego produktu) na potrzeby dalszego przetworzenia na asfalt modyfikowany i standardowy kształtował się na poziomie ok. [tajemnica przedsiębiorstwa] % w 2020 r. i ok. [tajemnica przedsiębiorstwa] % w 2021 r.

Z kolei Grupa Unimot nabywała asfalty standardowe wyłącznie w celu ich dalszej odsprzedaży na rynku krajowym, przy czym wg wiedzy Zgłaszającego w latach 2020-2021 Grupa Unimot nie dostarczała asfaltu standardowego do odbiorców, którzy wykorzystywali go do produkcji asfaltów modyfikowanych³⁰ lub przemysłowych.

Udział Grupy Unimot w krajowym rynku dostaw asfaltów standardowych od strony popytowej jako nabywcy asfaltów standardowych kształtował się na poziomie odpowiednio ok. [0-5] % w 2020 r. i ok. [0-5] % w 2021 r. (udział ten został oszacowany w oparciu o zakupy asfaltu standardowego zrealizowanego przez Grupę Unimot ze źródeł krajowych, tj. nabywanego od [tajemnica przedsiębiorstwa]).

Łączny udział uczestników koncentracji w krajowym rynku dostaw asfaltów standardowych od strony popytowej wyniósł odpowiednio ok. [5-10] % w 2020 r. i ok. [10-15] % w 2021 r., zatem nie przekraczał progu 30%. Z powyższych względów niniejsza koncentracja nie wywiera wpływu w układzie wertykalnym na ten, jeśli uwzględni się jego stronę popytową.

³⁰ [tajemnica przedsiębiorstwa].



C) Pozostałe rynki, na których pomiędzy uczestnikami koncentracji występują relacje wertykalne

Oprócz relacji typu dostawca-odbiorca, jakie występują pomiędzy uczestnikami koncentracji w związku z prowadzoną przez nich dotychczas działalnością asfaltową i przejmowanym przez Grupę Unimot Biznesem Bitumen, w niniejszej sprawie występują również powiązania wertykalne w odniesieniu do Biznesu ILO. Jak już wskazano w niniejszej decyzji w części dotyczącej opisu i przyczyn niniejszej koncentracji Zgłaszający rozpocznie działalność jako niezależny operator logistyczny paliw w oparciu o nabywaną infrastrukturę ILO i będzie aktywny na rynku usług magazynowania produktów naftowych, w szczególności paliw płynnych, na którym obecnie działalność prowadzi Lotos Terminale.

Z ustaleń organu antymonopolowego wynika, że krajowy rynek usług magazynowania produktów naftowych, w szczególności paliw, na którym obecna jest Lotos Terminale, jest rynkiem, na którym pomiędzy uczestnikami koncentracji występują powiązania wertykalne (pionowe), bowiem jest to rynek zakupu dla Grupy Unimot, który stanowi wyższy szczebel obrotu w stosunku do krajowych rynków hurtowej sprzedaży benzyn i oleju napędowego, na którym obecna jest Grupa Unimot. Jednak koncentracja nie wywiera wpływu na wskazany rynek, gdyż uczestnicy koncentracji nie posiadają udziałów rynkowych na wyższym lub niższym szczeblu obrotu, które indywidualnie bądź łącznie przekraczałyby próg 30%.

Wyjaśnić w tym miejscu należy, że świadczenie usług magazynowania produktów naftowych jest ściśle powiązane z posiadaniem baz magazynowych paliw płynnych, tzw. terminali paliwowych, które dysponują określonymi pojemnościami magazynowymi pod zapasy ww. produktów. Bazy magazynowe paliw płynnych są obiektami budowlanymi przeznaczonymi do magazynowania lub przeładunku ropy naftowej i produktów naftowych, które mogą być wykorzystywane zarówno do przechowywania zapasów obrotowych (handlowych), jak i zapasów interwencyjnych (agencyjnych i obowiązkowych).

Zapasy interwencyjne to zapasy ropy naftowej i produktów naftowych tworzone w celu zapewnienia zaopatrzenia w ropę i produkty naftowe w sytuacji wystąpienia zakłóceń w ich dostawach na rynek krajowy i wypełnienia zobowiązań międzynarodowych. Składają się one z zapasów obowiązkowych tworzonych i utrzymywanych przez przedsiębiorców, oraz z zapasów agencyjnych tworzonych przez rządową Agencję Rezerw Strategicznych.

Należy również zwrócić uwagę na rozróżnienie pomiędzy pojemnościami magazynowymi dedykowanymi ropie naftowej i pojemnościami magazynowymi



dedykowanymi paliwom. Ze względów technicznych oraz technologicznych nie ma możliwości składowania ani przeładowywania ropy naftowej i paliw na tych samych instalacjach i w tych samych zbiornikach.

W Decyzji Orlen/LOTOS Komisja Europejska nie zdefiniowała precyzyjnie rynku właściwego dotyczącego działalności związanej z posiadanymi przez strony tej koncentracji terminalami - kwestia ta mogła zostać otwarta ze względu na brak ryzyka naruszenia konkurencji na jakimkolwiek z potencjalnych rynków właściwych.

Nadmienić w tym miejscu należy, że wcześniejsze orzecznictwo Komisji Europejskiej wyraźnie rozróżniało jednak rynek produktowy usług magazynowania produktów naftowych (benzyn, oleju napędowego), od usług magazynowania ropy naftowej, olei roślinnych, substancji chemicznych i gazu, ze względu na uwarunkowania techniczne i handlowe³¹.

W Decyzji Orlen/LOTOS Komisja Europejska rozważała natomiast rozróżnienie między świadczeniem usług magazynowania w celu zaspokojenia zapasów obowiązkowych i ogólnego rynku świadczenia usług magazynowania operacyjnego w zakresie ropy naftowej i produktów naftowych. Za takim potencjalnym podziałem przemawiają argumenty dotyczące strony popytowej rynku tj. usługi te spełniają inne potrzeby klientów końcowych i są w odmienny sposób kontraktowane³². Ponadto z perspektywy podaży, chociaż wszystkie magazyny wykorzystywane do przechowywania operacyjnego mogą również być używane do przechowywania zapasów obowiązkowych, odwrotna zależność w niektórych przypadkach nie występuje. Niektóre terminale paliwowe używane do magazynowania zapasów obowiązkowych mogą nie pozwalać na łatwy załadunek i rozładunek lub mogą znajdować się w odległych obszarach, przez co mogą być nieodpowiednie do przechowywania operacyjnego³³. Ostatecznie jednak Komisja Europejska nie przesądziła o osobnych definicjach produktowych rynku magazynowania produktów naftowych na potrzeby zapasów obowiązkowych oraz rynku magazynowania produktów naftowych dla celów operacyjnych³⁴.

Zdaniem Zgłaszającego dokładna definicja rynku właściwego nie jest konieczna w niniejszej sprawie. Na żadnym z rynków wg. powyżej omówionej segmentacji nie dochodzi do uzyskania przez uczestników koncentracji znaczących udziałów, tak po stronie podażowej

³¹ Decyzja KE M.1621 – *Pakhoed/Van Ommeren (II)*, pkt 8.

³² Patrz pkt 1949 Decyzji Orlen/LOTOS.

³³ Patrz pkt 1950 Decyzji Orlen/LOTOS.

³⁴ Patrz pkt 1951 Decyzji Orlen/LOTOS.



jak i popytowej, wobec czego nie powstaje zagrożenie dla konkurencji. Z uwagi na charakter aktywów magazynowych (baz magazynowych paliw płynnych) przejmowanych przez Zgłaszającego zasadne jest w ocenie Prezesa Urzędu postrzeganie tego rynku jako rynku usług magazynowania produktów naftowych (bez rozróżnienia na usługi magazynowania operacyjnego i zapasów obowiązkowych).

W aspekcie geograficznym rynek właściwy w zakresie usług magazynowania produktów naftowych powinien być określony jako krajowy, analogicznie jak to przyjęto w Decyzji Orlen/LOTOS. Zdaniem Prezesa Urzędu jest to uzasadnione m.in. wymogami regulacyjnymi wynikającymi z polskiego prawa, zgodnie z którymi zapasy obowiązkowe, co do zasady, nie mogą być przechowywane poza terytorium Polski. Zgodnie z art. 9 ust. 1 ustawy z dnia 16 lutego 2007 r. o zapasach ropy naftowej, produktów naftowych i gazu ziemnego oraz zasadach postępowania w sytuacjach zagrożenia bezpieczeństwa paliwowego państwa i zakłóceń na rynku naftowym (t.j. Dz. U. z 2021 r., poz. 2249) zapasy interwencyjne mogą być utrzymywane wyłącznie na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Natomiast art. 9 ust. 2 w związku z art. 9 ust. 4 powyższej ustawy wprowadzają wyjątek od tej reguły stanowiąc, że zapasy interwencyjne w ilości do 5% mogą być utrzymywane poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej - na terytorium innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, pod warunkiem umowy międzynarodowej między Rzeczpospolitą Polską a tym państwem członkowskim, na terytorium którego zapasy te będą utrzymywane. Dotychczas jednak żadna stosowna umowa międzynarodowa nie została zawarta, wobec czego w zakresie magazynowania zapasów realne jest korzystanie wyłącznie z magazynów krajowych. Powyższe argumenty zostały również dostrzeżone w Decyzji Orlen/LOTOS jako uzasadniające możliwy wymiar krajowy rynku właściwego³⁵.

Również w zakresie zapotrzebowania na usługi magazynowania na potrzeby operacyjne, po stronie podażowej występują w praktyce wyłącznie magazyny krajowe.

Należy także wskazać, że za krajowym wymiarem rynku magazynowania produktów naftowych przemawia fakt, że najwięksi nabywcy tych usług, tj. przedsiębiorcy prowadzący hurt paliw na dużą skalę, prowadzą co do zasady działalność na skalę ogólnopolską i równolegle wykorzystują terminale położone w różnych rejonach Polski. Również Zgłaszający wykorzystuje w swojej działalności terminale rozproszone w różnych częściach terytorium Polski. Istotne jest również, że paliwa płynne są produktami, które mogą być

³⁵ Patrz pkt 1954 Decyzji Orlen/LOTOS.



efektywnie transportowane na znaczne odległości zarówno transportem drogowym jak i kolejowym. Nadmienić w tym miejscu należy, że w Decyzji Orlen/LOTOS Komisja Europejska nie rozstrzygnęła w sposób definitywny rynku magazynowania produktów naftowych w wymiarze geograficznym – kwestia ta mogła zostać otwarta ze względu na brak ryzyka naruszenia konkurencji na jakimkolwiek z potencjalnych rynków właściwych. Również we wcześniejszym orzecznictwie Komisja Europejska nie przesądzała wymiaru geograficznego rynku magazynowania produktów naftowych, wskazując jednak, że może mieć m.in. zasięg krajowy³⁶.

Na potrzeby oceny niniejszej koncentracji Prezes Urzędu uznał zatem, iż rynek usług magazynowania produktów naftowych powinien być postrzegany jako krajowy. Powyższe stanowisko zgodne jest w tym względzie ze stanowiskiem prezentowanym przez Zgłaszającego. Jednocześnie w ocenie Prezesa Urzędu pogłębiona weryfikacja zasięgu rynku właściwego dla tego rodzaju usług nie jest w niniejszej sprawie konieczna. Podkreślić należy, że Grupa Unimot nie posiada aktualnie żadnych aktywów umożliwiających magazynowanie produktów naftowych, w tym paliw płynnych, a w wyniku niniejszej koncentracji będzie replikować jedynie pozycję Lotos Terminale na tym rynku. Choć Grupa Unimot jest nabywcą usług magazynowych, to jednak jej niski udział w tym rynku od strony popytowej, tj. jako nabywcy tych usług (ok. [0-5] % w 2021 r.³⁷) nie wywołuje ryzyka oddziaływania niniejszej koncentracji w wymiarze wertykalnym.

Jak już wskazano w niniejszej decyzji docelowo w strukturze Lotos Terminale znajdzie się 5 terminali paliwowych należących aktualnie do podmiotów z Grupy LOTOS zlokalizowanych w Czechowicach-Dziedzicach, Jaśle, Piotrkowie Trybunalskim, Poznaniu i Rypinie, oraz 4 terminale paliwowe należące obecnie do podmiotów z Grupy ORLEN zlokalizowane w Bolesławcu, Szczecinie, Gutkowie oraz Gdańsku. Co istotne, wskazane przejmowane przez Zgłaszającego terminale były dotychczas wykorzystywane wyłącznie (w przypadku Grupy ORLEN) lub w większości (w przypadku Grupy LOTOS) na potrzeby wewnętrzne ww. grup kapitałowych, związane z zapewnieniem magazynowania zapasów obowiązkowych.

³⁶ M.4532 - Lukoil/Conocophillips; M.8601 – Greenergy/Inver; COMP/M.6261 North Sea Group/Argos Groep (2011); COMP/M.6525 SESA / DISA / SAE / JV (2012); COMP/M.1621 TotalFina / Elf (2000).

³⁷ Udział ten został oszacowany przy założeniu, że całkowita wartość konsumpcji paliw naftowych w 2021 r. w Polsce to ok. 25 mln ton (zgodnie z raportami POPiHN). W 2021 r. Grupa Unimot magazynowała ok. [tajemnica przedsiębiorstwa] m³ paliw naftowych, z czego [tajemnica przedsiębiorstwa] m³ dla celów operacyjnych a [tajemnica przedsiębiorstwa] m³ jako zapasy obowiązkowe.



Udział Lotos Terminale w krajowym rynku usług magazynowania paliw płynnych w 2021 r. wyniósł ok. **[10-15]** %. Udział ten został oszacowany przez porównanie technicznych pojemności magazynowych terminali paliwowych składających się na Biznes ILO (ok. 350 000 m³) w stosunku do całkowitej wielkości rynku, tj. ok. 3 300 000 m³, oszacowanej na podstawie technicznej pojemności terminali paliwowych w Polsce z wyłączeniem terminali zlokalizowanych w rafineriach oraz magazynów w kawernach. W przypadku realizacji planowanych inwestycji dotyczących terminali w Szczecinie i Piotrkowie Trybunalskim, które zwiększą pojemność techniczną terminali ILO do ok. 410 000 m³, udział w rynku Lotos Terminale nieznacznie wzrośnie i wyniesie ok. **[10-15]** %. Głównym konkurentem Grupy Unimot na tym rynku będzie PERN S.A. z siedzibą w Płocku (dalej „PERN”) z udziałem na poziomie ok. 62% (z pojemnością magazynową na poziomie ok. 2 033 000 m³) oraz PKN Orlen z udziałem na poziomie ok. 14% (z pojemnością magazynową na poziomie ok. 464 000 m³).

Wskazać w tym miejscu należy, że przejmowane przez Zgłaszającego terminale paliwowe zlokalizowane są w konkurencyjnym otoczeniu, w szczególności trzy największe terminale położone w Jaśle, Czechowicach-Dziedzicach i Szczecinie położone są w sąsiedztwie terminali paliwowych należących do dwóch największych podmiotów operujących na rynku magazynowania produktów naftowych, tj. PERN i Grupy PKN Orlen.

Jak już wskazano w niniejszej decyzji Grupa Unimot aktualnie nie posiada własnych terminali służących do magazynowania produktów naftowych, w szczególności paliw płynnych. W tym zakresie Grupa Unimot korzystała dotychczas z usług świadczonych przez **[tajemnica przedsiębiorstwa]**. Terminale paliwowe wykorzystywane dotychczas przez Grupę Unimot obejmowały:

- **[tajemnica przedsiębiorstwa]**,
- **[tajemnica przedsiębiorstwa]**,
- **[tajemnica przedsiębiorstwa]**.

Zgłaszający wskazał, że przejmowane terminale paliwowe zamierza wykorzystać w zasadniczej większości do świadczenia usług magazynowania operacyjnego produktów naftowych. Przy czym, zarówno lokalizacja jak i uwarunkowania techniczne tych terminali, pozwalają na ich równoległe wykorzystanie zarówno dla potrzeb magazynowania operacyjnego i magazynowania zapasów obowiązkowych.



Należy także nadmienić, że udział Grupy Unimot w rynkach powiązanych wertykalnie z rynkiem magazynowania paliw płynnych, tj. w krajowym rynku hurtowej sprzedaży benzyn w 2021 r. wyniósł ok. [0-5] % a oleju napędowego ok. [5-10] %, a więc również nie wywołuje ryzyka negatywnego oddziaływania koncentracji w wymiarze wertykalnym.

Powtórzyć w tym miejscu należy, że udział Grupy Unimot w krajowym rynku zakupu usług magazynowania produktów naftowych po stronie popytowej w 2021 r. wyniósł ok. [0-5] %. Z kolei udział rynkowy Lotos Terminale po stronie podażowej tego rynku wyniósł ok. [10-15] %. W przypadku realizacji planowanych inwestycji udział ten wzrośnie do ok. [10-15] %.

Wielkość udziałów rynkowych uczestników koncentracji wskazuje zatem na brak wpływu przedmiotowej koncentracji na rynek usług magazynowania produktów naftowych w ujęciu wertykalnym, gdyż żaden z jej uczestników nie osiągnął na wyższym lub niższym szczeblu obrotu udziału rynkowego przekraczającego 30%.

D) W niniejszej sprawie wstępują rynki, na które koncentracja wywiera wpływ w układzie konglomeratowym.

W niniejszej sprawie rynkiem, na którym Lotos Terminale posiada udział przekraczający próg 40%, jest krajowy rynek dostaw asfaltu przemysłowego (w 2020 r. ok. [60-70] % a w 2021 ok. [80-90] %). W przypadku Grupy Unimot nie występują takie rynki.

Ocena skutków planowanej koncentracji

Rodzaj decyzji Prezesa Urzędu w postępowaniach antymonopolowych w sprawach koncentracji jest uzależniony od tego, czy koncentracja prowadzi do istotnego ograniczenia konkurencji, czy też do takiego istotnego ograniczenia nie prowadzi. Jeżeli w wyniku koncentracji konkurencja na rynku nie zostanie istotnie ograniczona, w szczególności przez powstanie lub umocnienie pozycji dominującej, Prezes Urzędu, w drodze decyzji, wydaje zgodę na jej dokonanie (art. 18 ustawy antymonopolowej). Jeżeli natomiast w wyniku koncentracji dochodzi do istotnego ograniczenia konkurencji, ale istnieje możliwość zniwelowania tego negatywnego wpływu poprzez nałożenie określonych zobowiązań na stronę (strony) postępowania i te zobowiązania strona (strony) przyjmie, Prezes Urzędu wydaje tzw. decyzję warunkową (art. 19 ustawy o ochronie konkurencji). W przypadku



natomiast, kiedy koncentracja prowadzi do istotnego ograniczenia konkurencji i brak jest możliwości zniwelowania tego negatywnego wpływu poprzez nałożenie określonych zobowiązań na stronę (strony) postępowania lub strona (strony) nie chce przyjąć takich zobowiązań, Prezes Urzędu zobligowany jest generalnie do wydania decyzji zakazującej dokonania koncentracji (art. 20 ust. 1 ustawy o ochronie konkurencji). Wyjątkiem będzie sytuacja, kiedy taka koncentracja spełnia przesłanki z art. 20 ust. 2 ustawy antymonopolowej, to znaczy, gdy odstąpienie od zakazu dokonania koncentracji jest uzasadnione, w szczególności, gdy koncentracja przyczyni się do rozwoju ekonomicznego lub postępu technicznego lub może wywrzeć pozytywny wpływ na gospodarkę narodową.

Podstawowym celem postępowania antymonopolowego w sprawach koncentracji jest zatem 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. Zgodnie z art. 4 pkt 10 ustawy *o ochronie konkurencji 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%. 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 powstania lub umocnienia pozycji dominującej i ma szersze znaczenie. Obejmuje bowiem sytuacje, kiedy w wyniku dokonanej koncentracji konkurencja zostaje poważnie ograniczona, a nie wiąże się to z powstaniem pozycji dominującej – może to mieć miejsce przykładowo na rynkach oligopolistycznych.

Powyższe oznacza, że koncentracja jest dopuszczalna wówczas, gdy nie przeszkadza znacząco skutecznej konkurencji na rynku właściwym, w szczególności w wyniku powstania lub umocnienia pozycji dominującej. Jeżeli natomiast w jej wyniku konkurencja na rynku zostanie istotnie ograniczona, w szczególności przez powstanie lub umocnienie pozycji dominującej, organ antymonopolowy zakazuje jej dokonania.



Z ustaleń organu antymonopolowego wynika, iż niniejsza koncentracja wywiera wpływ w układzie horyzontalnym na krajowy rynek dostaw asfaltów standardowych. Łączny udział Zgłaszającego i Lotos Terminale w tym rynku w 2020 r. wynosił ok. [40-50] % a w 2021 r. ok. [40-50] % w ujęciu ilościowym, w tym udział Grupy Unimot wynosił odpowiednio ok. [0-5] % i [5-10] %, zaś Lotos Terminale ok. [40-50] % i [40-50] %. Udział ten przed koncentracją pozostaje więc na poziomie przekraczającym próg 40%, z którym ustawa o ochronie konkurencji wiąże domniemanie posiadania pozycji dominującej.

W opinii Prezesa Urzędu przy ocenie powiązań horyzontalnych w kontekście niniejszej koncentracji należy uwzględnić fakt, iż niniejsza koncentracja jest częścią szerszych zmian, do jakich dojdzie na rynku asfaltu w Polsce, będących konsekwencją realizacji Środków Zaradczych, wynikających z Decyzji KE w sprawie koncentracji PKN Orlen/Grupa Lotos. Wspomniane Środki Zaradcze miały na celu zapobieżenie wystąpieniu negatywnych skutków tej koncentracji na rynkach właściwych. Uzyskanie przez nabywcę Lotos Terminale istotnej pozycji na rynku dostaw asfaltów zgodne jest z założeniami Komisji Europejskiej, która nałożyła na PKN Orlen obowiązki w zakresie Biznesu Bitumen. Należy ponadto podkreślić, że zmiana stanu konkurencji na rynku po zrealizowaniu przez PKN Orlen dezinvestycji, polegającej na zbyciu Biznesu Bitumen (czemu służy niniejsza koncentracja) została poddana analizie przez Komisję Europejską. Koncentracja niniejsza implementuje Środki Zaradcze nałożone na Grupę ORLEN w Decyzji Orlen/LOTOS. W decyzji tej Komisja Europejska uznała, że Środki Zaradcze w obszarze Bitumen Divestment Business są adekwatne do zagrożeń konkurencji, które mogą powstać po planowanej koncentracji pomiędzy Grupą ORLEN a Grupą LOTOS.

W zakresie Bitumen Divestment Business w decyzji Komisja Europejska stwierdziła, że Grupa ORLEN i Grupa LOTOS dostarczają około 80-90% całkowitego zużycia asfaltu standardowego w Polsce a konkurenci nie mają znaczących udziałów w rynku. Przy udziałach w rynku na poziomie 40–50% (Grupa ORLEN) i 30–40% (Grupa LOTOS) transakcja połączyłaby dwóch największych dostawców asfaltów standardowych³⁸. Komisja Europejska doszła do wniosku, że fuzja Orlen/Grupa LOTOS wyeliminuje znaczną presję konkurencyjną na rynek dostaw asfaltów standardowych w Polsce, a połączony podmiot (PKN Orlen) nie napotka żadnych znaczących ograniczeń konkurencyjnych po transakcji³⁹. Dlatego dla

³⁸ Patrz pkt 1619-1620 Decyzji Orlen/LOTOS.

³⁹ Patrz pkt 1621 Decyzji Orlen/LOTOS.



zachowania efektywnej konkurencji na rynku konieczne było nałożenie dodatkowych zobowiązań na łączący się podmiot, czego wyrazem jest pakiet Środków Zaradczych dot. asfaltów (Bitumen Divestment Business). Komisja Europejska uznała, że połączenie Biznesu Bitumen z Umową BSA zapewni potencjalnemu nabywcy możliwość dostarczania różnych rodzajów asfaltu na terenie Polski w sposób podobny do tego, w jaki robi to Grupa LOTOS. Nabywca będzie bowiem prowadził Biznes Bitumen zlokalizowany na południu Polski oraz będzie mógł odbierać różne rodzaje asfaltu z rafinerii w Gdańsku. Tym samym połączenie Biznesu Bitumen z Umową BSA może potencjalnie umożliwić przyszłemu nabywcy osiągnięcie znaczącej pozycji w Polsce, odpowiadającej pozycji Grupy LOTOS przed połączeniem, a jednocześnie pozwolić mu na zbudowanie rentownego, niezależnego przedsiębiorstwa w perspektywie długoterminowej⁴⁰.

Należy zauważyć, że pozycja Zgłaszającego po koncentracji będzie wynikać głównie z dotychczasowych udziałów w rynku Lotos Terminale, która jest obecnie jednym z dwóch głównych graczy na tym rynku (obok PKN Orlen). Planowana koncentracja ma na celu zmianę struktury własnościowej Bitumen Divestment Business, jednak nie doprowadzi do niekorzystnej zmiany aktualnej struktury rynku asfaltów standardowych w Polsce, którego zdecydowanymi liderami od lat są Grupa ORLEN i Grupa LOTOS, będące obecnie jedynymi producentami tego rodzaju asfaltu w Polsce.

Aktualne udziały Grupy Unimot w krajowym rynku dostaw asfaltów są niewielkie (ok. [5-10] %) i generowane są niemal wyłącznie z działalności handlowej polegającej na sprzedaży asfaltów importowanych do Polski. Grupa Unimot w ramach swojej grupy kapitałowej przed koncentracją nie posiadała własnych źródeł zaopatrzenia w asfalty ani infrastruktury umożliwiającej ich magazynowanie i blendowanie. Wskutek planowanej koncentracji dojdzie do koncentracji i kumulacji dotychczasowych udziałów rynkowych stron planowanej transakcji, w rezultacie czego Grupa Unimot z pozycją stosunkowo niewielkiego dostawcy asfaltu standardowego działającego na tym rynku jako odsprzedawca produktów wytwarzanych przez niepowiązane z nim podmioty trzecie, a więc nie będącego bliskim konkurentem dwóch dotychczasowych liderów tego rynku, uzyska pozycję rynkową, która w ocenie Prezesa Urzędu uzasadnia uznanie jej za bliskiego i bezpośredniego konkurenta Grupy ORLEN i Aramco po koncentracji. Grupa Unimot dzięki przejściu kontroli nad Lotos Terminale i pakietu aktywów Biznesu Bitumen, w tym Umowie BSA, uzyska dostęp do

⁴⁰ Patrz pkt 2296 i 2298 Decyzji Orlen/LOTOS.



stabilnego źródła zaopatrzenia w asfalty i ciężkie pozostałości próżniowe przez okres 10 lat, jak również pozyska infrastrukturę umożliwiającą magazynowanie i blendowanie asfaltów, co umożliwi jej bezpośrednie konkutowanie o dużych odbiorców asfaltu w Polsce dotychczas obsługiwanych przez aktualnych liderów tego rynku. Grupa Unimot przejmując Biznes Bitumen stanie się więc podmiotem będącym w stanie wywierać presję konkurencyjną na pozostałych uczestników tego rynku, w szczególności Grupę ORLEN.

Wskazać w tym miejscu należy, że analizując skutki planowanej koncentracji Prezes Urzędu wziął po uwagę pozostałe nałożone na PKN Orlen przez Komisję Europejską Środki Zaradcze, które będą miały wpływ na przyszłą strukturę krajowego rynku dostaw asfaltów, w tym asfaltów standardowych i modyfikowanych. Realizacją jednego z warunków nałożonych przez Komisję Europejską będzie nabycie przez niezależnego nabywcę 30% udziałów w Gdańsk JV i zawarcie umowy processingowej dotyczącej głównych produktów przerobu rafinerii, w tym w szczególności paliw płynnych. Zgodnie z informacjami uzyskanymi od Zgłaszającego niezależnym nabywcą będzie Aramco.

Umowa processingowa obejmuje uprawnienie nabywcy do wszystkich produktów uzyskiwanych z ropy naftowej dostarczonej przez ten podmiot do processingu, w tym do asfaltu. W ramach pakietu „Fuel production and wholesale remedy package” KE nakazała dezinvestycję na rzecz niezależnego nabywcy 30% udziałów w Gdańsk JV, która pełnić będzie funkcję rafinerii processingowej dla wspólników (PKN Orlen i nabywcę). Właśnie do tej spółki została wniesiona aportem rafineria zlokalizowana w Gdańsku i inne aktywa rafineryjne.) Objęcie asfaltów uzgodnieniami z PKN Orlen wynika z istoty charakteru umowy processingowej, tj. umowy o świadczenie przez operatora rafinerii, (Gdańsk JV w której wspólnikami będą Aramco oraz PKN Orlen) usług wytworzenia w tej rafinerii z ropy naftowej należącej do danego wspólnika na jego rzecz wszystkich produktów uzyskiwanych z tej ropy (tj. zarówno paliw, jak i innych produktów, w tym asfaltów), gdzie własność ropy, jak i produktów finalnych z niej wytworzonych cały czas pozostaje po stronie wspólnika. W praktyce, Aramco dostarczając swoją ropę do rafinerii gdańskiej celem jej przetworzenia w tej rafinerii, automatycznie będzie właścicielem wszystkich wytworzonych produktów, w tym asfaltu. W związku z powyższym Aramco będzie mogła dostarczać na polski rynek asfalty standardowe w ilości odpowiadającej udziałowi w rynku na poziomie ok. [15-20] %.

Powtórzyć w tym miejscu należy, że w przypadku braku Środków Zaradczych wynikających z decyzji Komisji Europejskiej, przy udziałach w rynku na poziomie 40–50%



(Grupa ORLEN) i 30–40% (Grupa LOTOS), transakcja połączyłaby dwóch największych dostawców asfaltów standardowych⁴¹ a fuzja Orlen/Grupa LOTOS wyeliminowałaby znaczną presję konkurencyjną na rynek dostaw asfaltów standardowych w Polsce. Połączony podmiot (PKN Orlen) nie napotykałby bowiem żadnych znaczących ograniczeń konkurencyjnych po transakcji⁴². W sytuacji zrealizowania obu Środków Zaradczych sprecyzowanych w treści Komisji Europejskiej (dotyczących zarówno dezinvestycji Biznesu Bitumen oraz dezinvestycji polegającej na zbyciu na rzecz niezależnego nabywcy 30% udziałów w JV w Gdańsku), na rynku asfaltów w Polsce pojawi się nowy gracz, tj. Aramco. Oznacza to, że sytuacja na krajowym rynku dostaw asfaltów standardowych będzie diametralnie różna od tej sprzed niniejszej koncentracji.

Należy ponownie powtórzyć, że przed koncentracją na krajowym rynku dostaw asfaltów standardowych dominowało dwóch dostawców, tj. Grupa LOTOS i Grupa ORLEN. Ich łączny udział oscylował w granicach ok. **[80-90]** %. Największym ich konkurentem była Grupa Unimot z udziałem na poziomie **[5-10]** % oraz Total z udziałem na poziomie ok. **[0-5]** %.

W wyniku realizacji niniejszej koncentracji, jak również w związku z realizacją zobowiązań określonych w warunkowej decyzji Komisji w zakresie utworzenia JV Gdańsku, na krajowym rynku dostaw asfaltu standardowego działać będzie Orlen Asphalt (z ok. **[40-50]** % udziałem), Grupa Unimot (z ok. **[20-30]** % udziałem), Aramco (z ok. **[15-20]** % udziałem), jak również inni przedsiębiorcy jak np. Total czy Nynas lub podmioty, które podobnie jak Unimot importują asfalty standardowe. Powyższe wskazuje na to, że poziom koncentracji na krajowym rynku dostaw asfaltów standardowych w porównaniu z dotychczasowym poziomem będzie niższy, a liczba istotnych podmiotów operujących na tym rynku nie zmniejszy się.

Dodatkowo wskazać należy, że nawet jeśli dotychczasowa działalność handlowa Grupy Unimot prowadzona głównie w oparciu o import nie będzie utrzymana przez Zgłaszającego na dotychczasowym poziomie, wobec skoncentrowania własnej działalności na wprowadzeniu na rynek wolumenu produktów (maksymalnie 500 000 t rocznie, przy czym część tej wielkości prawdopodobnie zostanie przetworzona na asfalty modyfikowane i przemysłowe a część wyeksportowana) zakupionego od Grupy LOTOS w ramach

⁴¹ Patrz pkt 1619-1620 Decyzji Orlen/LOTOS.

⁴² Patrz pkt 1621 Decyzji Orlen/LOTOS.



zawieranej Umowy BSA, nie będzie to miało negatywnego wpływu na rynek. Jak już wskazano w niniejszej decyzji Zgłaszający szacuje, że jego obecny udział w rynku wynikający z działalności handlowej opartej na sprzedaży asfaltów z importu zmniejszy się z ok. [5-10] % do ok. [0-5] % po koncentracji. Wytyczne Prezesa UOKiK w sprawie oceny zgłaszanych koncentracji wskazują, że zasadniczo zmiana udziału rynkowego na poziomie 2-3% a nawet do 4% nie niesie negatywnych skutków dla konkurencji. W niniejszej sprawie patrząc wyłącznie z perspektywy podmiotu przejmującego kontrolę nad Lotos Terminale mamy do czynienia z możliwym wzrostem udziału rynkowego na poziomie ok. [0-5] %. Należy jednakże uwzględnić fakt, iż dane dotyczące importu wyraźnie wskazują, że w ostatnich 5 latach utrzymuje się on na wysokim poziomie około 235 tys. ton i ma stabilny charakter. Import ten stanowi istotną część krajowej konsumpcji asfaltów – średnio ok. 20%, a największe wolumeny asfaltów importowane są z Niemiec, Czech i Węgier). Spośród wszystkich rodzajów asfaltów najwięcej importuje się asfaltów standardowych, co stwarza możliwość dostępu do alternatywnych źródeł zaopatrzenia względem krajowych producentów asfaltów standardowych (aktualnie PKN Orlen i Grupa LOTOS). Sytuacja w zakresie poziomu importu nie powinna zmienić się po koncentracji. Na polskim rynku dostaw asfaltów nadal będzie operowało wiele podmiotów, które szukają alternatyw względem krajowych producentów asfaltów standardowych. W wyniku koncentracji, dostęp do dużego źródła zaopatrzenia w asfalty na podstawie Umowy BSA może przyczynić się do zmniejszenia wolumenów asfaltów nabywanych przez Grupę Unimot ze źródeł zagranicznych. Jednak na rynku pozostają podmioty trzecie, które prowadzą i mogą rozwijać import asfaltów standardowych od zagranicznych producentów takich jak **[tajemnica przedsiębiorstwa]**. W przypadku **[tajemnica przedsiębiorstwa]** przedsiębiorcę. Koncentracja nie powinna wpłynąć więc na istotne zmniejszenie poziomów importu asfaltów do Polski. Poziom tego importu dowodzi, że nie występują istotne bariery w dostępie do polskiego rynku, w tym bariery kosztowe (w szczególności nie stanowią istotnej bariery koszty transportu z krajów Europy Środkowej i Skandynawii) lub regulacyjne. Warto podkreślić, że import pochodzi prawie wyłącznie z krajów UE⁴³, wobec czego nie jest objęty barierami celnymi. Wielkość tego importu w powiązaniu z istotnymi zdolnościami produkcyjnymi, którymi dysponują rafinerie w sąsiadujących krajach, stanowi dowód na

⁴³ Poza niewielkim importem z Serbii w latach 2017-2018.



realność transgranicznej presji konkurencyjnej⁴⁴. Nie zmieniając w ramach obecnego postępowania stanowiska, iż rynek dostaw asfaltów standardowych ma wymiar krajowy, uwzględnić należy fakt, iż relatywnie wysoki poziom importu, jak i równolegle występujący wysoki poziom eksportu, mogą być istotnymi argumentami za poszerzeniem zasięgu rynku geograficznego tak, aby obejmował on obszar całego regionu Europy Centralnej wraz ze Skandynawią. Jednak nawet przyjmując na potrzeby niniejszego postępowania węższą definicję rynku geograficznego, tj. rynku krajowego, stwierdzić należy, że wskutek transakcji nie dojdzie do istotnego ograniczenia konkurencji. Ponadto, niezależnie od tego, że pozycja rynkowa Grupy Unimot na rynku asfaltowym po koncentracji, będzie w istotnym stopniu zależna od dostępu do asfaltów standardowych i ciężkich pozostałości próżniowych, produkowanych w Polsce wyłącznie w rafineriach w Płocku i Gdańsku (które w Polsce będą kontrolowane przez Grupę ORLEN), a formuła cenowa służąca do określenia ceny, po której Grupa Unimot będzie nabywała asfalty standardowe od Grupy ORLEN na podstawie Umowy BSA, jest oparta na cenie ustalanej przez Orlen Asphalt, Grupa Unimot stanie się istotnym konkurentem dla Orlen Asphalt i Aramco. Mając na względzie zmiany, jakie po koncentracji wystąpią na krajowym rynku dostaw asfaltu standardowego uznać należy, że Grupa Unimot nie będzie w stanie osiągnąć pozycji dominującej w rozumieniu art. 4 pkt 10 ustawy o *ochronie konkurencji i konsumentów*, tj. pozycji umożliwiającej zapobieganie skutecznej konkurencji dzięki możliwości stosowania dowolnej polityki (w tym handlowej i cenowej) niezależnej od konkurentów, kontrahentów oraz konsumentów. Grupa Unimot będzie posiadać udział rynkowy oscylujący w przedziale **[20-30]** %, osiągając pozycję drugiego podmiotu na rynku. Orlen Asphalt pozostanie najsilniejszym podmiotem na rynku dostaw asfaltów, wobec przynależności do grupy kapitałowej PKN Orlen, która będzie kontrolować całą krajową produkcję asfaltów dzięki kontroli wszystkich rafinerii w Polsce. Dodatkowo na rynku pojawi się nowy konkurent w postaci Aramco z szacunkowym udziałem na poziomie **[15-20]** %. Należy jednakże podkreślić, iż brak wdrożenia Środków Zaradczych w zakresie Biznesu Bitumen, jak również dezinwestycji związanej z JV Gdańsk, oznaczałoby uzyskanie przez Grupę ORLEN pozycji niemal monopolistycznej w zakresie dostaw każdego rodzaju wytwarzanych asfaltów. W takiej sytuacji Grupa ORLEN kontrolowałaby całą polską produkcję asfaltów oraz większość krajowej konsumpcji (import asfaltów do Polski stanowi

⁴⁴ Patrz również Wyjaśnienia dotyczące oceny przez Prezesa UOKIK zgłaszanych koncentracji str. 55 i powołana tam sprawa DKK - 131/10 Mondi/Smurfit, przy ocenie której istotny argument stanowiło istnienie transgranicznej presji konkurencyjnej.



ok. 20% krajowej konsumpcji). W tym kontekście, przewidziane opisanymi powyżej Środkami Zaradczymi powstanie nowych podmiotów mających dostęp do istotnego źródła dostaw asfaltów może pobudzić konkurencję na rynku, który dotychczas był zdominowany przez Grupę LOTOS i Grupę ORLEN.

W niniejszej sprawie rynkiem, na który koncentracja wywiera wpływ w układzie wertykalnym jest krajowy rynek dostaw asfaltów standardowych. Jak już wskazano w punkcie B) niniejszej decyzji, jest to rynek, na którym przed koncentracją pomiędzy uczestnikami koncentracji potencjalnie występują relacje typu dostawca-odbiorca. Niezależnie bowiem od tego, że wspomniany rynek jest rynkiem wspólnym dla Grupy Unimot i Lotos Terminale, obaj ww. przedsiębiorcy zarówno wprowadzali te asfalty do obrotu, jak i je nabywali.

Łączny udział Grupy Unimot i Lotos Terminale w krajowym rynku dostaw asfaltu standardowego od strony podażowej wyniósł w 2020 r. ok. [40-50] % a w 2021 r. ok. [40-50] %. Jak jednak wskazano wyżej udział ten po koncentracji wynosić będzie jednak ok. [20-30] %.

Udział Grupy Unimot w krajowym rynku dostaw asfaltów standardowych od strony popytowej jako nabywcy asfaltów standardowych kształtował się na poziomie odpowiednio ok. [0-5] % w 2020 r. i ok. [0-5] % w 2021 r. (udział ten został oszacowany w oparciu o zakupy asfaltu standardowego zrealizowanego przez Grupę Unimot ze źródeł krajowych, tj. nabywanego od [tajemnica przedsiębiorstwa]) zaś Lotos Terminale ok. [5-10] % w 2020 r. i ok. [10-15] % w 2021 r. Łączny udział uczestników koncentracji w krajowym rynku dostaw asfaltów standardowych od strony popytowej wyniósł więc odpowiednio ok. [5-10] % i ok. [10-15] %, zatem nie przekraczał progu 30%.

W ocenie Prezesa Urzędu nie ma podstaw do uznania, że po stronie Grupy Unimot wystąpi ryzyko osiągnięcia wskutek planowanej koncentracji takiej pozycji rynkowej, w której pojawiłoby się zagrożenie dla konkurencji związane z możliwością utrudniania dostępu do czynników produkcji (input forcosure) innym konkurentom działającym na niższym szczeblu obrotu, w tym przypadku realizującym przerób asfaltu standardowego na modyfikowany bądź przemysłowy. W szczególności Grupa Unimot nie osiągnie pozycji umożliwiającej ograniczenie dostępu do asfaltów standardowych innym nabywcom, bowiem po koncentracji Grupa Unimot będzie dysponować udziałem w rynku sprzedaży na poziomie ok. [20-30] %, ale istotnym źródłem zaopatrzenia w tego rodzaju asfalt pozostanie Grupa



ORLEN, która po przejęciu Grupy LOTOS będzie nadal dysponować istotną siłą rynkową, dzięki posiadanym zdolnościom produkcji asfaltów standardowych i ciężkiej pozostałości próżniowej. Dodatkowo na rynku pojawi się Aramco z udziałem w rynku szacowanym na poziomie ok. [15-20] %, która podobnie jak Grupa Lotos stanowić będzie znaczące źródło zaopatrzenia dla nabywców tego rodzaju asfaltów.

W zakresie pozostałych rynków, których dotyczy niniejsza koncentracja, nie występują rynki, na które koncentracja wywiera wpływ w układzie wertykalnym. W szczególności dotyczy to krajowego rynku magazynowania paliw, na którym pomiędzy uczestnikami koncentracji zachodzą relacje typu dostawca-odbiorca, opisane w punkcie C) niniejszej decyzji. Uzasadniając powyższe wskazać należy, że udziały uczestników koncentracji w tym rynku, zarówno od strony podażowej jak i popytowej, są poniżej jakichkolwiek poziomów, z którymi przepisy antymonopolowe identyfikują oddziaływanie (wpływ) koncentracji na rynek. W kontekście Biznesu ILO należy wskazać, że sprzedaż paliw jest silnie uzależniona od możliwości zapewnienia ich dostaw oraz magazynowania. Wejście na rynek usług magazynowania produktów naftowych przez Grupę Unimot, jako niezależnego podmiotu, wpłynie pozytywnie na intensyfikację konkurencji na tym rynku. Przede wszystkim, Grupa Unimot będzie w stanie wypełnić obecnie istniejącą lukę magazynową, tj. zapewnić usługi magazynowania paliw innym (niezależnym) graczom rynkowym, w szczególności w zakresie oleju napędowego (diesla), LPG oraz benzyn. Nadmienić w tym miejscu należy, że w zakresie Storage Divestment Business Komisja podzieliła argumenty Grupy ORLEN, że ten pakiet Środków Zaradczych pozwoli na rozwój importu paliw do Polski i przyczyni się do zmniejszenia zagrożeń konkurencji w obszarze hurtowego obrotu paliwami. Ponadto sprzedaż dziewięciu terminali paliwowych należących do Grupy ORLEN i Grupy LOTOS połączona z uwolnieniem pojemności magazynowych w magazynach PERN i podmiotów trzecich przyczyni się do zwiększenia pojemności magazynowych w Polsce dostępnych w celach handlowych, jak i zapasów obowiązkowych⁴⁵.

W niniejszej sprawie rynkiem, na który koncentracja wywiera wpływ w układzie konglomeratowym jest krajowy rynek dostaw asfaltu przemysłowego, na którym obecnie

⁴⁵ Patrz pkt 2275 i 2288-2393 Decyzji Orlen/LOTOS.



prowadzi działalność Lotos Terminale. Jej udział w tym rynku w 2020 r. kształtował się na poziomie ok. [60-70] % a w 2021 r. ok. [80-90] %.⁴⁶ Po koncentracji szacowany udział Grupy Unimot wyniesie ok. [70-80] %⁴⁷, zaś PKN Orlen ok. [10-15] %. Jednakże w ocenie Prezesa Urzędu, z uwagi na fakt, iż asfalty przemysłowe mają odmienne zastosowanie (są wykorzystywane w innych rodzajach działalności) niż asfalty standardowe i modyfikowane, a co za tym idzie odbiorcy tego rodzaju asfaltu nie są tożsami z nabywcami pozostałych asfaltów sprzedawanych przez uczestników niniejszej koncentracji, a ponadto rynek tego rodzaju asfaltów jest rynkiem niszowym (stanowi jedynie ok. [tajemnica przedsiębiorstwa] % sprzedaży wszystkich asfaltów w Polsce), nie istnieje możliwość przeniesienia siły rynkowej z tego rynku na inne rynki, na których będzie działała Grupa Unimot i Lotos Terminale.

Należy zatem stwierdzić, iż planowana koncentracja spełnia przesłanki określone w art. 18 ustawy o ochronie konkurencji.

Wobec powyższego, orzeczono jak w sentencji.

Pouczenie:

Zgodnie z art. 81 ust. 1 ustawy o ochronie konkurencji w związku z art. 479²⁸ § 1 pkt 1 oraz § 2 ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. *Kodeks postępowania cywilnego* (t.j. Dz. U. z 2021 r., poz. 1805 ze zm.) - od niniejszej decyzji przysługuje odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie – Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów - za pośrednictwem Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów w terminie miesiąca od dnia jej doręczenia.

Zgodnie z art. 3 ust. 2 pkt 9 w związku z art. 32 ust. 1 ustawy z dnia 28 lipca 2005 r. *o kosztach sądowych w sprawach cywilnych* (t.j. Dz. U. z 2021 r., poz. 2257 ze zm.),

⁴⁶ Udział ten odpowiada wielkości krajowej sprzedaży asfaltów przemysłowych generowanej przez zakład w Jaśle.

⁴⁷ Projekcja jest nieco niższa niż szacunkowy udział w rynku LOTOS w 2021 r. Przyjęta projekcja wynika z faktu, że w poprzednich latach krajowe dostawy asfaltów przemysłowych były na stałym niższym poziomie ok. [tajemnica przedsiębiorstwa] t/rocznie co przekładało się na ok. [tajemnica przedsiębiorstwa] % udział w rynku. Ponadto Zgłaszający zakłada większe wykorzystanie mocy produkcyjnych przez PKN Orlen, który w ramach grupy kapitałowej posiada ok. [tajemnica przedsiębiorstwa] mocy produkcyjnych do produkcji asfaltów przemysłowych.



odwołanie od decyzji Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów podlega opłacie stałej w kwocie 1000 zł.

Zgodnie z art. 103 ustawy *o kosztach sądowych w sprawach cywilnych* sąd może przyznać zwolnienie od kosztów sądowych osobie prawnej lub jednostce organizacyjnej niebędącej osobą prawną, której ustawa przyznaje zdolność prawną, jeżeli wykazała, że nie ma dostatecznych środków na ich uiszczenie. Spółka handlowa powinna wykazać także, że jej wspólnicy albo akcjonariusze nie mają dostatecznych środków na zwiększenie majątku spółki lub udzielenie spółce pożyczki.

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

Stosownie do treści art. 117 § 1, § 3 i § 4 *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:

Unimot Investments Sp. z o.o.

