

Opinia Komitetu Doradczego ds. Koncentracji wydana na posiedzeniu dnia 2 lipca 2020 r. dotycząca wstępnego projektu decyzji w sprawie sprawa M.9014 — PKN Orlen/Grupa Lotos

Sprawozdawca: Belgia

(2021/C 196/03)

Transakcja

1. Komitet Doradczy (11 państw członkowskich) zgadza się z Komisją, że transakcja stanowi koncentrację w rozumieniu art. 3 ust. 1 lit. b) rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw.

Wymiar unijny

2. Komitet Doradczy (11 państw członkowskich) zgadza się z Komisją, że transakcja ma wymiar unijny zgodnie z art. 1 ust. 2 rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw.

Rynki produktowe

3. Komitet Doradczy (11 państw członkowskich) zgadza się z definicjami właściwych rynków produktowych, przedstawionymi przez Komisję, a w szczególności z tym, że:
 - 3.1. w Polsce istnieje jednolity rynek hurtowych dostaw oleju napędowego, benzyny i lekkiego oleju opałowego, bez segmentacji ze względu na sprzedaż paliw na poziomie „loco rafineria” i sprzedaż paliw na poziomie niedetalicznym;
 - 3.2. w odniesieniu do rynku hurtowych dostaw paliw należy dokonać segmentacji według paliw (tj. pomiędzy olej napędowy, benzynę, lekki olej opałowy i paliwo lotnicze do silników odrzutowych);
 - 3.3. rynek dostaw paliwa lotniczego do silników odrzutowych nie obejmuje benzyny lotniczej, która stanowi rynek produktowy odrębny od rynku paliwa lotniczego do silników odrzutowych;
 - 3.4. w odniesieniu do rynku dostaw paliwa do silników odrzutowych należy dokonać segmentacji na rynek dostaw paliwa do silników odrzutowych na poziomie „loco rafineria” oraz rynek dostaw paliwa lotniczego do silników odrzutowych do samolotów;
 - 3.5. w odniesieniu do rynku dostaw paliwa do silników odrzutowych do samolotów należy dokonać segmentacji z jednej strony na dostawców paliwa do samolotów i pośredników, a z drugiej na odsprzedawców;
 - 3.6. istnieje ogólny rynek dostaw detalicznych paliw silnikowych (sprzedaż przy autostradach stanowi jego segment), w odniesieniu do którego można dokonać dalszej segmentacji według sprzedaży B2B i B2C;
 - 3.7. dostawy poszczególnych rodzajów asfaltu należy rozróżnić jako odrębne rynki, tj. rynek dostaw asfaltów standardowych, rynek dostaw asfaltów modyfikowanych oraz rynek dostaw asfaltów przemysłowych.

Rynki geograficzne

4. Komitet Doradczy (11 państw członkowskich) zgadza się z przedstawionymi przez Komisję definicjami właściwych rynków geograficznych w odniesieniu do hurtowych dostaw oleju napędowego, benzyny i lekkiego oleju opałowego, a mianowicie z ich zasięgiem krajowym.
5. Komitet Doradczy (11 państw członkowskich) zgadza się z przedstawionymi przez Komisję definicjami właściwych rynków geograficznych w odniesieniu do dostaw detalicznych paliw silnikowych, a mianowicie z ich zasięgiem krajowym, z uwzględnieniem pewnych elementów lokalnych.
6. Komitet Doradczy (11 państw członkowskich) zgadza się z przedstawionymi przez Komisję definicjami właściwych rynków geograficznych w odniesieniu do dostaw „loco rafineria” paliwa lotniczego do silników odrzutowych, a mianowicie z ich zasięgiem krajowym w zakresie dostaw do odbiorców w Polsce i albo krajowym, albo szerszym, obejmującym Republikę Czeską, Polskę, Słowację, Węgry i wschodnią część Niemiec w zakresie dostaw do odbiorców w Republice Czeskiej.
7. Komitet Doradczy (11 państw członkowskich) zgadza się z przedstawionymi przez Komisję definicjami właściwych rynków geograficznych w odniesieniu do dostaw paliwa lotniczego do silników odrzutowych do samolotów, a mianowicie z ich zasięgiem obejmującym cały obszar portów lotniczych.

8. Komitet Doradczy (11 państw członkowskich) zgadza się z przedstawionymi przez Komisję definicjami właściwych rynków geograficznych w odniesieniu do dostaw asfaltów standardowych, modyfikowanych i przemysłowych, a mianowicie z ich zasięgiem krajowym.

Ocena konkurencji

9. Komitet Doradczy (11 państw członkowskich) zgadza się z oceną Komisji, że transakcja doprowadziłaby do znacznego zakłócenia efektywnej konkurencji ze względu na nieskoordynowane skutki horyzontalne lub ze względu na skutki wertykalne w odniesieniu do następujących rynków:
- 9.1. rynków hurtowych dostaw oleju napędowego, benzyny i lekkiego oleju opałowego w Polsce;
 - 9.2. ogólnego rynku detalicznego dostaw paliw silnikowych (i segmentu sprzedaży przy autostradach) oraz rynków detalicznych dostaw paliw silnikowych do odbiorców B2C i B2B w Polsce;
 - 9.3. rynków wyższego i niższego szczebla hurtowych dostaw paliw silnikowych (rynek wyższego szczebla) w Polsce oraz detalicznych dostaw paliw silnikowych (rynek niższego szczebla) w Polsce;
 - 9.4. rynków dostaw paliwa lotniczego do silników odrzutowych na poziomie „loco rafineria” do odbiorców w Polsce i w Republice Czeskiej;
 - 9.5. rynku dostaw paliwa lotniczego do silników odrzutowych do samolotów we wszystkich portach lotniczych w Polsce;
 - 9.6. rynków wyższego i niższego szczebla dostaw paliwa lotniczego do silników odrzutowych na poziomie „loco rafineria” dla odbiorców w Polsce (rynek wyższego szczebla) oraz dostaw do samolotów we wszystkich portach lotniczych w Polsce (rynek niższego szczebla);
 - 9.7. rynków wyższego i niższego szczebla dostaw paliwa lotniczego do silników odrzutowych na poziomie „loco rafineria” do odbiorców w Republice Czeskiej (rynek wyższego szczebla) oraz dostaw do samolotów w porcie lotniczym w Pradze (rynek niższego szczebla);
 - 9.8. rynków dostaw asfaltów standardowych, modyfikowanych i przemysłowych w Polsce.
10. Komitet Doradczy (11 państw członkowskich) zgadza się z oceną Komisji, że transakcja nie doprowadziłaby do znacznego zakłócenia skutecznej konkurencji wskutek związku między działalnością stron w obszarach:
- 10.1. rynek dostaw ciężkiego oleju napędowego w Polsce (lub szerszy);
 - 10.2. rynek dostarczania usług myjni samochodowych;
 - 10.3. rynek dostaw paliwa lotniczego do silników odrzutowych na poziomie „loco rafineria” do odbiorców w Estonii (tzn. największy możliwy rynek);
 - 10.4. rynki dostaw poszczególnych rodzajów asfaltów poza Polską⁽¹⁾;
 - 10.5. rynek dostaw olejów bazowych grupy I w EOG;
 - 10.6. rynek dostaw mineralnych smarów przemysłowych oraz smarów wykorzystywanych w sektorze motoryzacyjnym w Polsce;
 - 10.7. rynek usług bunkrowania w Polsce;
 - 10.8. rynek dostaw izomeratu w Polsce;
 - 10.9. rynki wyższego i niższego szczebla w zakresie dostaw izomeratu (rynek wyższego szczebla) oraz hurtowych dostaw benzyny (rynek niższego szczebla);
 - 10.10. rynki wyższego i niższego szczebla w zakresie świadczenia usług obowiązkowego składowania (rynek wyższego szczebla) oraz hurtowych dostaw paliw (rynek niższego szczebla);
 - 10.11. rynki wyższego i niższego szczebla w zakresie świadczenia usług kolejowych przewozów towarowych i transportu (rynek wyższego szczebla) oraz hurtowych dostaw paliw i produktów powiązanych z paliwami (rynek niższego szczebla);
 - 10.12. rynki wyższego i niższego szczebla w zakresie poszukiwania i rozwoju złóż ropy naftowej i gazu ziemnego (rynek wyższego szczebla) oraz hurtowych dostaw paliw i produktów powiązanych z paliwami (rynek niższego szczebla);
 - 10.13. rynki wyższego i niższego szczebla w zakresie dostaw ciężkiego oleju napędowego w Polsce (rynek wyższego szczebla) oraz w zakresie wytwarzania energii elektrycznej i ciepła (rynek niższego szczebla);
 - 10.14. rynki wyższego i niższego szczebla w zakresie dostaw gaczu parafinowego (rynek wyższego szczebla) oraz dostaw wosku parafinowego (rynek niższego szczebla);

(¹) Rynki dostaw asfaltów standardowych w Austrii, Republice Czeskiej, Estonii, na Łotwie, Litwie, w Rumunii i na Słowacji; rynki dostaw asfaltów modyfikowanych na Łotwie i Litwie oraz rynki dostaw asfaltów przemysłowych w Austrii i Republice Czeskiej.

- 10.15. rynki wyższego i niższego szczebla w zakresie dostaw olejów bazowych grupy I (rynek wyższego szczebla) oraz smarów (rynek niższego szczebla) w Polsce;
- 10.16. rynki wyższego i niższego szczebla w zakresie dostaw ciężkiego oleju napędowego (rynek wyższego szczebla) oraz świadczenia usług bunkrowania (rynek niższego szczebla);
- 10.17. rynki wyższego i niższego szczebla w zakresie dostaw na poziomie „loco rafineria” oleju napędowego żeglownego (rynek wyższego szczebla) oraz świadczenia usług bunkrowania (rynek niższego szczebla);

Środki na zobowiązania

11. Komitet Doradczy zgadza się z Komisją, że ostateczne zobowiązania uwzględniają problemy w zakresie konkurencji w odniesieniu do rynków:
 - 11.1. hurtowych dostaw oleju napędowego, benzyny i lekkiego oleju opałowego w Polsce; (Dziewięć państw członkowskich głosowało za. Dwa państwa członkowskie wstrzymały się od głosu. Żadne z państw członkowskich nie głosowało przeciw.)
 - 11.2. dostaw detalicznych paliw silnikowych w Polsce (oraz w segmencie sprzedaży przy autostradach); (Dziewięć państw członkowskich głosowało za. Dwa państwa członkowskie wstrzymały się od głosu. Żadne z państw członkowskich nie głosowało przeciw.)
 - 11.3. dostaw detalicznych paliw silnikowych do odbiorców B2C i B2B w Polsce; (Dziewięć państw członkowskich głosowało za. Dwa państwa członkowskie wstrzymały się od głosu. Żadne z państw członkowskich nie głosowało przeciw.)
 - 11.4. hurtowych dostaw paliw silnikowych w Polsce (rynek wyższego szczebla) oraz dostaw detalicznych paliw silnikowych w Polsce (rynek niższego szczebla); (Dziewięć państw członkowskich głosowało za. Dwa państwa członkowskie wstrzymały się od głosu. Żadne z państw członkowskich nie głosowało przeciw.)
 - 11.5. dostaw paliwa lotniczego do silników odrzutowych na poziomie „loco rafineria” do odbiorców w Polsce; (Dziewięć państw członkowskich głosowało za. Dwa państwa członkowskie wstrzymały się od głosu. Żadne z państw członkowskich nie głosowało przeciw.)
 - 11.6. dostaw paliwa lotniczego do silników odrzutowych na poziomie „loco rafineria” do odbiorców w Republice Czeskiej; (Dziewięć państw członkowskich głosowało za. Dwa państwa członkowskie wstrzymały się od głosu. Żadne z państw członkowskich nie głosowało przeciw.)
 - 11.7. dostaw paliwa lotniczego do silników odrzutowych do samolotów we wszystkich portach lotniczych w Polsce; (Dziewięć państw członkowskich głosowało za. Dwa państwa członkowskie wstrzymały się od głosu. Żadne z państw członkowskich nie głosowało przeciw.)
 - 11.8. dostaw paliwa lotniczego do silników odrzutowych na poziomie „loco rafineria” do odbiorców w Polsce (rynek wyższego szczebla) oraz dostaw do samolotów we wszystkich portach lotniczych w Polsce (rynek niższego szczebla); (Dziewięć państw członkowskich głosowało za. Dwa państwa członkowskie wstrzymały się od głosu. Żadne z państw członkowskich nie głosowało przeciw.)
 - 11.9. dostaw paliwa lotniczego do silników odrzutowych na poziomie „loco rafineria” do odbiorców w Republice Czeskiej (rynek wyższego szczebla) oraz dostaw do samolotów w porcie lotniczym w Pradze (rynek niższego szczebla); (Dziewięć państw członkowskich głosowało za. Dwa państwa członkowskie wstrzymały się od głosu. Żadne z państw członkowskich nie głosowało przeciw.)
 - 11.10. rynków dostaw asfaltów standardowych, modyfikowanych i przemysłowych w Polsce. (Dziesięć państw członkowskich głosowało za. Jedno państwo członkowskie wstrzymało się od głosu. Żadne z państw członkowskich nie głosowało przeciw.)
12. Komitet Doradczy zgadza się z Komisją, że pod warunkiem wypełnienia wszystkich ostatecznych zobowiązań transakcja prawdopodobnie nie zakłóci w istotny sposób skutecznej konkurencji na rynku wewnętrznym ani na znacznej jego części. Dziewięć państw członkowskich głosowało za. Dwa państwa członkowskie wstrzymały się od głosu. Żadne z państw członkowskich nie głosowało przeciw.

Zgodność z rynkiem wewnętrznym

13. Komitet Doradczy (11 państw członkowskich) zgadza się z Komisją, że transakcja powinna zatem zostać uznana za zgodną z rynkiem wewnętrznym oraz Porozumieniem EOG zgodnie z art. 2 ust. 2 i art. 8 ust. 2 rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw oraz art. 57 Porozumienia EOG. Dziewięć państw członkowskich głosowało za. Dwa państwa członkowskie wstrzymały się od głosu. Żadne z państw członkowskich nie głosowało przeciw.