

Komunikat opublikowany zgodnie z art. 27 ust. 4 rozporządzenia Rady nr 1/2003⁽¹⁾ w sprawie COMP/B-1/38348 – Repsol C.P.P. S.A.

(2004/C 258/03)

1. Wstęp

1. W dniu 20 grudnia 2001 r. Komisja, zgodnie z art. 2 i 4 rozporządzenia Rady nr 17, otrzymała zgłoszenie Repsol Comercial de Productos Petrolíferos S.A. (zwanej dalej Repsol C.P.P.) dotyczące porozumień i/lub wzorów umów określających warunki, w jakich to przedsiębiorstwo prowadzi i/lub będzie prowadziło dystrybucję paliw dla pojazdów silnikowych w stacjach paliw w Hiszpanii.
2. W dniu 19 marca 2002 r. Komisja opublikowała w Dzienniku Urzędowym komunikat zapraszający zainteresowane strony trzecie do przekazania swoich ewentualnych uwag dotyczących tego zgłoszenia⁽²⁾. W odpowiedzi otrzymano 69 uwag od stron trzecich, z których niektóre w imieniu grup stacji paliw.

2. Strony

3. Repsol C.P.P. jest spółką należącą do grupy naftowej Repsol-YPF. W Europie grupa ta działa głównie w Hiszpanii i Portugalii. Dysponuje ona, między innymi, znaczącym potencjałem w zakresie rafinacji ropy w Hiszpanii. Spółka Repsol C.P.P. działa głównie w Hiszpanii w dziedzinie dystrybucji paliw silnikowych i opałów, smarów i produktów pokrewnych, przeznaczonych dla pojazdów silnikowych.
4. Kontrahentami Repsol C.P.P. w świetle przedstawionych umów są operatorzy hiszpańskich stacji paliw. W większości przypadków operatorzy ci to przedsiębiorstwa rodzinne, rzadko prowadzące więcej niż jedną stację paliw.

3. Rynek paliw

5. Paliwa sprzedawane w Hiszpanii pochodzą na ogół z rafinerii hiszpańskich. Resztę przywozi się tankowcami. Hiszpania jest importerem netto oleju napędowego i eksporterem netto benzyn. Sprzedaż oleju napędowego przewyższa sprzedaż benzyny i stanowi około 2/3 całkowitego zużycia wymienionych produktów. Poza tym sprzedaż oleju napędowego wzrasta, podczas gdy sprzedaż benzyny maleje.

6. Produkcja krajowa jest na ogół dostarczana środkami transportu masowego (rurociągi naftowe, pociągi lub statki) do lokalnych magazynów (logistyka pierwotna), skąd jest następnie przewożona ciężarówkami do miejsca ostatecznego przeznaczenia (logistyka wtórna). Produkt importowany jest rozładowywany bądź to do magazynów portowych, połączonych lub nie ze środkami transportu masowego, bądź to do rafinerii, a następnie przewożony w ten sam sposób, co produkcja krajowa.

7. Paliwa produkowane w rafinerii lub importowane są albo wprowadzane do sieci sprzedaży detalicznej producenta lub importera (składającej się z własnych lub powiązanych stacji paliw), albo sprzedawane hurtowo (poza siecią): i) niezależnym sprzedawcom detalicznym, niezintegrowanym z producentami i importerami paliw (niemarkowe stacje paliw lub supermarkety), ii) handlowcom (w tym dużym przedsiębiorstwom naftowym niezintegrowanym pionowo na rynku hiszpańskim), lub iii) wielkim odbiorcom końcowym (użytkownikom przemysłowym i handlowym, takim jak szpitale, przedsiębiorstwa wynajmu pojazdów, przedsiębiorstwa transportowe, fabryki, itd.). Ponadto produkty mogą być wymieniane między rafineriami czy operatorami w każdym ogniwie łańcucha dystrybucji.

8. Sprzedaż detaliczna obejmuje sprzedaż kierowcom w stacjach paliw (markowych lub nie). Zasadniczo wyróżnia się trzy kategorie stacji paliw: i) stacje paliw będące własnością lub zaopatrywane przez tradycyjne przedsiębiorstwa naftowe zintegrowane pionowo; ii) niezależne stacje paliw; i iii) supermarkety. Rodzaje paliw sprzedawanych w hiszpańskich stacjach paliw to: benzyna bezołowiowa 98, benzyna bezołowiowa 95, benzyna z zamiennikiem ołowiu 97, olej napędowy A (samochodowy) i olej napędowy B (dla pojazdów rolniczych).

9. Benzyna jest sprzedawana głównie odbiorcom końcowym w sprzedaży detalicznej, podczas gdy znacząca część oleju napędowego, w szczególności oleju napędowego B, jest sprzedawana poza siecią⁽³⁾.

10. W swoich poprzednich decyzjach⁽⁴⁾ Komisja uznała, że sprzedaż paliw poza siecią (lub hurtowa) oraz sprzedaż detaliczna paliw w stacjach paliw mogły stanowić różne rynki produktów. W przypadku sprzedaży poza siecią odrębny rynek produktu byłby rozróżniany w zależności od rodzaju paliwa.

⁽³⁾ Patrz: raporty Comisión Nacional de la Energía: „Información básica de los sectores de la energía”. Dostępne na stronie internetowej: www.cne.es

⁽⁴⁾ Decyzja Komisji z dnia 29 września 1999 r. uznająca operację koncentracji za zgodną ze wspólnym rynkiem (sprawa COMP/M.1383 – Exxon/Mobil), ust. 428 do 439; oraz decyzja Komisji z dnia 9 lutego 2000 r. uznająca operację koncentracji za zgodną ze wspólnym rynkiem (sprawa COMP/M.1628 – TotalFina/Elf), ust. 22 do 29.

⁽¹⁾ Dz.U. L 1 z 4.1.2003, str. 1.

⁽²⁾ Dz.U. C 70 z 19.3.2002, str. 29.

4. Pozycja Repsol c.p.p.

11. W tym przypadku rynek, o którym mowa, jest rynkiem sprzedaży paliw w Hiszpanii poza siecią. Udział Repsol C.P.P. w rynku stanowi około ... [35–50 %] dla benzyny, około ... [35–50 %] dla oleju napędowego A i około ... [30–45 %] dla oleju napędowego B.
12. W przypadku gdy towary objęte umową są produktami końcowymi Komisja ocenia w zasadzie, że analiza ograniczająca się do rynku, na którym spotykają się dostawca i kupujący, jest niewystarczająca, gdyż ograniczenia pionowe mogą mieć ujemny wpływ objawiający się zmniejszeniem konkurencji między markami produktów na rynku odsprzedaży, to znaczy na rynku usytuowanym poniżej kupującego. Wpływ ten jest większy, gdy ograniczenia pionowe mają postać zobowiązania do zakazu konkurowania zawartych między dostawcą a sprzedawcą detalicznym. W tym przypadku mowa jest o rynku sprzedaży detalicznej paliw w Hiszpanii, w którym Repsol C.P.P. ma udział przekraczający również 30 % (około... [35–50 %] ogółu produktów).

5. Zgłoszone umowy

13. Zgłoszone umowy to umowy wyłącznego zakupu paliw przez operatorów stacji paliw w Hiszpanii. Istnieje 8 typów umów, w zależności z jednej strony od systemu własności stacji paliw, z drugiej zaś strony od rodzaju stosunku handlowego między Repsol C.P.P. a operatorem stacji paliw.
- a) Umowa nazwana „CODO-ajent”. Umowa dotycząca dystrybucji paliw w stacjach paliw będących własnością Repsol C.P.P., których operator jest najemcą. Operator ma status ajenta.
- b) Umowa nazwana „CODO-sprzedawca detaliczny”. Umowa dotycząca dystrybucji paliw w stacjach paliw będących własnością Repsol C.P.P., których operator jest najemcą. Użytkujący ma status sprzedawcy detalicznego.
- c) Umowa nazwana „DODO-ajent”. Umowa dotycząca dystrybucji paliw w stacjach paliw będących własnością operatora. Użytkujący ma status ajenta.
- d) Umowa nazwana „DODO-sprzedawca detaliczny”. Umowa dotycząca dystrybucji paliw w stacjach paliw będących własnością operatora. Użytkujący ma status sprzedawcy detalicznego.
- e) Umowa nazwana „Prawo użytkowania-ajent”. Umowa między Repsol C.P.P. a właścicielem stacji paliw, poprzez którą właściciel ustanawia rzeczowe prawo użytkowania na rzecz Repsol C.P.P. Jako prawowity użytkownik Repsol C.P.P. jednocześnie oddaje stację paliw w najem właścicielowi lub osobie trzeciej związanej z owym właścicielem działającym w charakterze operatora. Z końcem umowy właściciel pozbawiony dotychczas prawa czerpania korzyści ze stacji odzyskuje automatycznie pełne prawo własności. Prze-

niesieniu praw własności towarzyszy umowa o dystrybucji paliw. Operator ma status ajenta.

- f) Umowa nazwana „Prawo użytkowania-sprzedawca detaliczny”. Umowa między Repsol C.P.P. a właścicielem stacji paliw, poprzez którą właściciel ustanawia rzeczowe prawo użytkowania na rzecz Repsol C.P.P. Jako użytkownik, Repsol C.P.P. jednocześnie oddaje stację paliw w najem właścicielowi lub osobie trzeciej związanej z właścicielem działającym w charakterze operatora. Z końcem umowy właściciel pozbawiony dotychczas prawa czerpania korzyści ze stacji odzyskuje automatycznie pełne prawo własności. Przeniesieniu praw własności towarzyszy umowa o dystrybucji paliw. Operator ma status sprzedawcy detalicznego.
- g) Umowa nazwana „Dzierżawa-ajent”. Umowa między Repsol C.P.P. a właścicielem gruntu, na mocy której właściciel ustanawia rzeczowe prawo do gruntu na rzecz Repsol C.P.P. Firma staje się właścicielem istniejących lub przyszłych zabudowań, podczas gdy jej kontrahent pozostaje właścicielem gruntu. Jako właściciel zabudowań, Repsol C.P.P. jednocześnie oddaje stację paliw w najem właścicielowi gruntu lub osobie trzeciej związanej z właścicielem gruntu działającym jako operator. Z końcem umowy właściciel gruntu odzyskuje automatycznie prawo własności zabudowań. Przeniesieniu praw własności towarzyszy umowa o dystrybucji paliw. Operator ma status ajenta.
- h) Umowa nazwana „Dzierżawa-sprzedawca detaliczny”. Umowa między Repsol C.P.P. a właścicielem gruntu, na mocy której właściciel ustanawia rzeczowe prawo do powierzchni na rzecz Repsol C.P.P., która staje się właścicielem istniejących lub przyszłych zabudowań, podczas gdy jej kontrahent pozostaje właścicielem gruntu. Jako właściciel zabudowań Repsol C.P.P. jednocześnie oddaje stację paliw w najem właścicielowi gruntu lub osobie trzeciej związanej z właścicielem gruntu działającym w charakterze operatora. Z końcem umowy właściciel gruntu odzyskuje automatycznie prawo własności zabudowań. Przeniesieniu praw własności towarzyszy umowa o dystrybucji paliw. Operator ma status sprzedawcy detalicznego.

14. W licznych przypadkach, w szczególności w przypadku umów typu e), f), g) i h), Repsol C.P.P. przejmuje całość lub część finansowania budowy lub prac remontowych w stacjach paliw.

6. Ocena wstępna

15. W dniu 18.06.2004 r. Komisja poinformowała Repsol C.P.P. o dokonanej wstępnej ocenie w tej sprawie w odniesieniu do: 1) rozróżnienia między ajentem a sprzedawcą detalicznym w rozumieniu wspólnotowego prawa konkurencji; 2) klauzul dotyczących ustalania maksymalnej ceny detalicznej paliw; oraz 3) klauzul zakazu konkurowania odnośnie do paliw, które mogłyby pociągnąć za sobą efekt zablokowania rynku.

6.1. Kwestia agencji

16. Komisja ocenia, że w przypadku rzeczywistych umów agencyjnych, obowiązki nałożone na agenta odnośnie negocjowanych i/lub zawieranych przez niego umów w imieniu zleceniodawcy nie stanowią zwykle problemu, jeśli chodzi o kwestię konkurencji. Jednakże umowa, mimo że określana przez strony jako umowa agencyjna, może przybierać cechy usprawiedliwiającej inną ocenę.

Czynnikiem determinującym w tym względzie jest ryzyko handlowe i finansowe, które ponosi agent w zakresie działań, które zleceniodawca mu wyznaczył.

17. Jednakże bez względu na sytuację agenta w świetle tych kryteriów, zawarte z nim klauzule zakazu konkurencji (patrz ust. 22 poniżej) mogą okazać się problematyczne z uwagi na ich oddziaływanie na konkurencję między markami produktów. Dzieje się tak, gdy tego rodzaju klauzule powodują blokowanie omawianego rynku, na którym towary lub usługi kontraktowe są sprzedawane lub kupowane.

Wobec tego Komisja ocenia, że kwestia wiedzy, czy użytkownicy stacji paliw Repsol C.P.P. są czy też nie są rzeczywistymi agentami nie ma znaczenia w odniesieniu do klauzul zakazu konkurencji. Jeżeli chodzi o ceny maksymalne, wydaje się, przynajmniej na obecnym etapie, że wymienione klauzule są do przyjęcia, nawet jeśli wszyscy dystrybutorzy związani z Repsol mieliby być traktowani z punktu widzenia prawa jako sprzedawcy detaliczni (patrz poniżej).

6.2. Klauzule cen maksymalnych

18. Większość zgłoszonych umów zakazuje operatorom stacji paliw sprzedaży paliw po cenie wyższej od maksymalnej ceny ustalonej przez Repsol C.P.P., ale operatorzy, łącznie z tymi, którzy są określani w umowach jako agenci, mają prawo udzielania rabatów. W nieznacznej części zgłoszonych umów Repsol C.P.P. ogranicza się do podania zalecanej ceny sprzedaży, pozostawiając operatorom swobodę ustalania ceny rzeczywistej, wyższej lub niższej od ceny zalecanej.

19. Komisja ocenia na tym etapie, że system ten nie wywiera odczuwalnego wpływu na konkurencję, w rozumieniu art. 81 ust. 1 Traktatu. Z jednej strony daje on dystrybutorom pełną swobodę obniżania ceny poniżej poziomu maksymalnego wskazanego przez Repsol C.P.P. W przypadku operatorów określanych w umowach jako agenci, mają oni prawo do obniżania ceny płaconej w rzeczywistości przez klienta, posługując się w tym celu wysokością ich prowizji i nie zmniejszając dochodu Repsol C.P.P.

20. Z drugiej strony, dochodzenie przeprowadzone przez Komisję nie wykazało istnienia elementów rodzących obawę, że praktyka cen maksymalnych może znacząco wpłynąć na efekt wyrównywania cen. W szczególności nic nie wskazuje na tym etapie, że miałyby ona wpływ na konkurencję między markami produktów.

6.3. Klauzule zakazu konkurencji

21. Porozumienia o dystrybucji zawarte między Repsol C.P.P. a operatorami stacji paliw zawierają klauzule zakazu konkurencji, dotyczące paliw przeznaczonych do sprzedaży w stacjach paliw. Klauzule te nie dotyczą innych produktów sprzedawanych w stacjach paliw. Są one stosowane w około 1430 umowach typu CODO, 770 typu DODO i 460 typu prawo użytkowania lub dzierżawa. Czas obowiązywania tych klauzul jest różny. W umowach typu CODO oraz typu DODO wynosi on obecnie z reguły 5 lat. W umowach typu prawo użytkowania lub dzierżawa waha się od 25 do 40 lat w zależności od typu umowy.

22. Tego rodzaju porozumienia mogą w niektórych przypadkach wywoływać problem konkurencji, w szczególności gdy na mocy tych klauzul inni dostawcy na rynku nie mogą sprzedawać danym nabywcom, co może powodować zablokowanie rynku (wyłączenie innych dostawców poprzez tworzenie barier przy wchodzeniu na rynek) i osłabiać konkurencję między markami produktów. Jak zaznaczono powyżej (patrz: ust. 17), to czy operator stacji paliw określony jest jako agent czy sprzedawca detaliczny nie ma w tym względzie znaczenia.

23. W swojej wstępnej ocenie Komisja uznała, że klauzule zakazu konkurencji w umowach zgłoszonych przez Repsol C.P.P., w szczególności w umowach typu DODO, dzierżawa i prawo użytkowania, mogły przyczynić się w znaczącym stopniu do tworzenia efektu blokowania hiszpańskiego rynku sprzedaży detalicznej paliw. Z jednej strony, biorąc pod uwagę kontekst ekonomiczny i prawny zgłoszonych umów, rynek jest trudno dostępny dla firm konkurencyjnych, które chciałyby wejść na ten rynek lub poszerzyć w nim swój udział. Dostępność ta jest szczególnie utrudniona w wyniku dużego stopnia zintegrowania pionowego podmiotów działających na rynku, skumulowanego efektu równoległych sieci ograniczeń pionowych, trudności w tworzeniu sieci alternatywnej i innych warunków konkurencji (głównie nasycenie rynku i rodzaj produktu).

24. Z drugiej strony, ogół zgłoszonych umów mógł przyczynić się w znaczącym stopniu do efektu blokowania rynku w kontekście ekonomicznym i prawnym. Wynika to z następujących czynników: rozmiar zobowiązań zakazu konkurencji narzuconych przez Repsol C.P.P. (część rynku związana ze sprzedażą Repsol C.P.P. jest znacząca, około... [25–30 %]); podpisane zobowiązania zakazu konkurencji są długotrwałe, w szczególności w przypadku umów typu prawo użytkowania i dzierżawa, których czas obowiązywania jest długi (25 do 40 lat); Pozycja operatorów stacji paliw i odbiorców końcowych jest słaba i rozdrobniona w porównaniu z pozycją dostawców, w szczególności w przypadku Repsol C.P.P., do której należy znacząca część rynku.

25. Na koniec, odnośnie do klauzul zakazu konkurowania w umowach typu CODO, Komisja ocenia na obecnym etapie, że czas obowiązywania tych klauzul nie ma sam w sobie wpływu na efekt blokowania rynku. Po zakończeniu obowiązywania umowy to dostawca jako właściciel stacji paliw, a nie użytkujący ją najemca, zawsze w praktyce decyduje o rodzaju produktów, jakie będą sprzedawane w danym punkcie sprzedaży.

7. Zobowiązania

7.1. Propozycje zobowiązań

26. W odpowiedzi na tę wstępną ocenę Repsol C.P.P. zaproponowała Komisji wymienione niżej zobowiązania, mające na celu zastosowanie się do uwag przedstawionych przez Komisję:

- Repsol C.P.P. zobowiązuje się do zaproponowania operatorom stacji paliw, którzy udzielili jej czasowych praw rzeczowych do stacji paliw (prawa użytkowania lub dzierżawy) i stali się jednocześnie czasowymi najemcami (poprzez „nałożenie się umów”), możliwości „wykupu” prawa rzeczowego przed przewidzianą datą zakończenia umowy. Z opcji tej można skorzystać w każdym momencie, począwszy od 1 stycznia 2005 r., pod warunkiem że do wygaśnięcia umowy pozostaje nie więcej niż 12 lat (w drodze wyjątku w roku 2004 wymieniona opcja będzie proponowana w odniesieniu do umów, których termin wygaśnięcia przypada nie później niż za 10 lat). Korzystanie z wymienionej opcji pociąga za sobą wypłatę odszkodowania na rzecz Repsol C.P.P., odpowiadającego wartości rynkowej danego prawa rzeczowego. Wartość rynkowa będzie obliczana w oparciu o kwotę rocznego przepływu środków pieniężnych Repsol C.P.P. oraz pozostały czas obowiązywania umowy. Wartość rynkowa nie odpowiada wartości netto inwestycji. W przypadku braku zgodności co do wartości rynkowej stosowane będą kryteria wyceny ustalone w hiszpańskim prawie o wyłączeniach.
- Repsol C.P.P. zobowiązuje się do przestrzegania zasady, według której nowe umowy dotyczące dystrybucji paliw zawierane z operatorami stacji paliw, których Repsol C.P.P. nie jest właścicielem, obowiązywać będą na okres nie dłuższy niż 5 lat.
- W okresie do dnia 31.12.2006 r. Repsol C.P.P. zobowiązuje się nie dokonywać zakupu istniejących stacji paliw stanowiących pełną własność ich operatorów (stacje typu DODO), które nie są zaopatrywane wyłącznie przez Repsol C.P.P., inaczej mówiąc nie są związane z jej siecią.
- Repsol C.P.P. zobowiązuje się do ogłaszania z wyprzedzeniem wygasania umów dystrybucji paliw ze stacjami paliw jak również możliwości przedterminowego rozwiązywania umów zawierających określenie

praw rzeczowych. Ogłoszenie to miałoby formę komunikatu kierowanego do Ministerstwa Gospodarki, rozpowszechnianego na stronie internetowej Ministerstwa. Ogłoszenie będzie się ukazywać w się w pierwszym miesiącu kwartału poprzedzającego kwartał, w którym nastąpi wygaśnięcie umowy.

- Osoba trzecia (niezależny rewident) dokona kontroli przestrzegania przez Repsol C.P.P. podpisanych zobowiązań i sporządzi raporty roczne dla Komisji.

27. Podpisane zobowiązania zachowują ważność do dnia 31 maja 2010 r.

7.2. Ocena zobowiązań

28. Propozycje zobowiązań przedstawione przez Repsol C.P.P. odnoszą się praktycznie do uwag Komisji dotyczących efektu blokowania rynku hiszpańskiego.
29. Po pierwsze, propozycje te pozwalają znacznie zwiększyć liczbę stacji paliw zaopatrywanych obecnie przez Repsol C.P.P., które mogłyby zmienić dostawcę. Faktycznie, średnia liczba stacji paliw zaopatrywanych przez Repsol C.P.P., które każdego roku mogłyby zmienić dostawcę, w najbliższych latach przekroczyłaby 400. Obecnie jedynie 140 do 160 stacji rocznie, zaopatrywanych przez Repsol C.P.P., jest w stanie zmienić dostawcę. Na koniec, proponowane zobowiązania pozwalają znacznie skrócić czas obowiązywania umów, które wyłączyły na długi okres znaczną liczbę punktów sprzedaży spod zasięgu konkurencji w pierwszych latach liberalizacji rynku produktów naftowych w Hiszpanii.
30. Po drugie, zobowiązania te zawierają czasowe ograniczenie integracji pionowej Repsol C.P.P., zachowując w ten sposób liczbę punktów sprzedaży, które w dniu dzisiejszym mogłyby być zaopatrywane przez inne podmioty.
31. Po trzecie, zobowiązania dotyczące ogłoszeń powinny ułatwić operatorom stacji paliw rozpoczęcie negocjacji z dostawcami alternatywnymi przed wygaśnięciem ich umów z Repsol C.P.P.
32. Zobowiązania te pociągają za sobą zwiększenie możliwości wejścia na rynek sprzedaży detalicznej paliw potencjalnych konkurentów Repsol C.P.P. lub zwiększenia udziału w rynku konkurentów istniejących. Poza tym należy podkreślić, że do dyspozycji konkurentów pozostają alternatywne środki wejścia i umocnienia się na rynku, takie jak zakup istniejących sieci dystrybucji należących do innych dostawców lub otworzenie nowych punktów sprzedaży. W sumie możliwości te powinny pozwolić nowym konkurentom na zdobycie w rozsądnym czasie minimalnej liczby punktów sprzedaży potrzebnych do prowadzenia rentownej działalności w sektorze dystrybucji paliw, czyli mówiąc inaczej, na rzeczywiste wejście na omawiany rynek.

8. Stanowisko Komisji na obecnym etapie

33. W oparciu o powyższe fakty Komisja Europejska zamierza przyjąć decyzję typu określonego w art. 9 rozporządzenia nr 1/2003. Przed przyjęciem swojego stanowiska zaprasza ona jednak zainteresowane strony trzecie do przedstawienia swoich ewentualnych uwag w terminie jednego miesiąca od daty opublikowania niniejszego komunikatu.
34. Przy przedstawianiu swoich uwag, zainteresowane strony trzecie prosi się również o dostarczenie Komisji niepoufnych wersji swoich zgłoszeń, w których tajemnice handlowe i fragmenty poufne będą usunięte i zastąpione przez nie objęte klauzulą poufności streszczenie lub oznaczone „tajemnica handlowa” albo „poufne”, w zależności od przypadku. Strony trzecie powinny uzasadnić swoje wnioski o zachowanie poufności.
35. W tym samym terminie, zainteresowane strony trzecie mogą przesłać do Komisji na adres wymieniony w następnym ustępie, prośbę o udostępnienie, z wyłączeniem elementów poufnych, tekstu zobowiązań zaproponowanych przez Repsol C.P.P.
36. Uwagi powinny zostać przesłane z oznaczeniem „COMP/B-1/38348 – Repsol C.P.P.” na adres:

Komisja Wspólnot Europejskich
Dyrekcja Generalna ds. Konkurencji
Rejestr Antytrustowy
B-1049 Bruksela
Faks (32-2) 295 01 28