

**KOMMISSIONENS BESLUTNING**

**af 9. februar 2000**

**hvorved en fusion erklæres forenelig med fællesmarkedet**

(Sag nr. COMP/M.1628 - TotalFina/Elf)

Rådets forordning (EØF) nr. 4064/89

(Kun den franske udgave er autentisk)

(EØS-relevant tekst)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab,

under henvisning til aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde, særlig artikel 57,

under henvisning til Rådets forordning (EØF) nr. 4064/89 af 21. december 1989 om kontrol med fusioner og virksomhedsovertagelser<sup>1</sup>, senest ændret ved forordning (EF) nr. 1310/97 af 30 juni 1997<sup>2</sup>, særlig artikel 8, stk. 2,

under henvisning til Kommissionens beslutning af 5. oktober 1999 om at indlede en procedure i denne sag,

efter at have givet de deltagende virksomheder lejlighed til at fremsætte deres bemærkninger til Kommissionens indsigelser,

efter høring af Det Rådgivende Udvalg for Kontrol med Fusioner og Virksomhedsovertagelser<sup>3</sup>, og

**UD FRA FØLGENDE BETRAGTNINGER:**

1. Den 24. august 1999 modtog Europa-Kommissionen i henhold til artikel 4 i forordning (EØF) nr. 4064/89 anmeldelse af en fusionsplan gående ud på, at

---

<sup>1</sup> EFT L 395 af 30.12.1989, s. 1, berigtiget i EFT L 257 af 21.9.1990, s. 13.

<sup>2</sup> EFT L 180 af 9.7.1997, s. 1, berigtiget i EFT L 40 af 13.2.1998, s. 17.

<sup>3</sup> EFT C

TotalFina efter offentligt overtagelsestilbud afgivet den 5. juli 1999 erhverver kontrollen med hele Elf Aquitaine, jf. artikel 3, stk. 1, litra b), i samme forordning.

## **I. PARTERNE I TRANSAKTIONEN**

2. TotalFina er et fransk aktieselskab, der driver virksomhed inden for produktion af olie og gas, raffinering, distribution af olieprodukter, petrokemiske produkter samt specialkemikalier. Virksomheden opererer på verdensplan.
3. Elf Aquitaine er et fransk aktieselskab, der driver virksomhed inden for produktion af olie og gas, raffinering, distribution af olieprodukter, petrokemiske produkter og specialkemikalier samt inden for sundhedssektoren. Virksomheden opererer på verdensplan.

## **II. FUSION**

4. Fusionen gennemføres efter et offentligt overtagelsestilbud, som TotalFina har afgivet på overtagelse af alle aktier i Elf Aquitaine, der er i offentlighedens besiddelse. Der er med denne fusion således tale om overtagelse af enekontrol som omhandlet i artikel 3, stk. 1, litra b), i Rådets forordning.

## **III. FÆLLESSKABSDIMENSION**

5. De deltagende virksomheder har tilsammen en samlet verdensomsætning på over 5 mia. EUR<sup>4</sup> (Total: 34,981 mia. EUR, Elf: 32,251 mia. EUR). De har hver især en omsætning inden for Fællesskabet på over 250 mio. EUR [.....]\*, men ingen af dem realiserer mere end to tredjedele af sin omsætning i en og samme medlemsstat. Fusionen har følgelig fællesskabsdimension.

## **IV. SAGSFORLØB**

6. Den 15. september 1999 indsendte TotalFina forslag til tilsagn under første procedurefase, jf. artikel 6. Den lovmæssige frist blev derfor forlænget i overensstemmelse med reglerne i forordningen. Disse tilsagn blev imidlertid hverken fundet tilstrækkeligt præcise eller egnede til at imødekomme den alvorlige tvivl, den anmeldte transaktion rejste.
7. Den 18. oktober 1999 fremsendte TotalFina forslag til tilsagn i henhold til artikel 8, stk. 2. [.....]\*
8. Disse tilbud om tilsagn blev hverken fundet tilstrækkeligt præcise eller egnede til at fjerne de alvorlige betænkeligheder, den anmeldte transaktion rejser.
9. Den 17. september 1999 indgav de franske myndigheder anmodning om delvis henvisning af sagen efter fusionsforordningens artikel 9. Anmodningen drejede sig om bestemte markeder, som den franske regering fandt var lokale, nemlig markeder

---

<sup>4</sup> Beregnet i overensstemmelse med artikel 5, stk. 1, i fusionsforordningen og Kommissionens meddelelse om beregning af omsætningen (EFT C 66 af 2.3.1999, s. 25). Tallene for omsætningen i tiden før 1. januar 1999 er beregnet på grundlag af de gennemsnitlige ecu-kurser og omregnet til euro i forholdet 1:1.

\* Visse passager indeholdende fortrolige oplysninger er slettet i denne tekst, hvilket er markeret med en skarp parentes efterfulgt af en asterisk.

for oplagring af færdige olieprodukter, salg af brændstof på tankstationettet på motorveje og salg af flaskegas til forhandlere. Kommissionen henviste ved beslutning af 26. november 1999 de dele af sagen, der drejede sig om tilrådighedsstilling af lagerkapacitet i distributionslagre i områderne nord for Paris-regionen, syd for Paris-regionen, Lyon og Port-la-Nouvelle, til de franske myndigheder. Det viste sig ikke at være nødvendigt at henvise de andre aspekter, der indgik i anmodningen, eftersom de klagepunkter, Kommissionen vedtog, hovedsagelig drejede sig om oplagring af olieprodukter i områderne Nantes Saint Nazaire og Le Havre, salg af brændstof på motorveje og salg af LPG. De franske myndigheder trak den 3. februar 2000 deres henvisningsanmodning tilbage med hensyn til de dele, som Kommissionen endnu ikke havde taget stilling til.

10. Den 26. november 1999 fremsendte Kommissionen en klagepunktsmeddelelse til TotalFina, som fremsendte sit svar herpå den 13. december 1999. TotalFina har ikke anmodet om høring.

## **V. DEFINITION AF DE RELEVANTE MARKEDER OG ANALYSE AF KONKURRENCEFORHOLDENE**

### **1. INDLEDNING: RAFFINERING OG SALG AF RAFFINEREDE PRODUKTER**

#### **1.1. Efterspørgsel**

11. I Frankrig ligger det årlige olieforbrug (1997) på 48,5 mio. m<sup>3</sup> benzin og dieselolie og på 19,5 mio. m<sup>3</sup> fyringsolie, og der har været en stigning på 4,1%, for motorbrændstoffer, 3,5% for fyringsolie og 5,8% for LPG.

#### **1.2. Forsyningskanaler og logistikkæde**

12. Der findes i dag 13 raffinaderier i Frankrig, hvoraf de største ligger i to "raffinadericentre", det ene ved Berre-søen (Marseille) og det andet i Basse Seine (Normandiet). Der findes desuden en del isolerede raffinaderier i Dunkerque, Donges (Nantes-området), Grandpuits (Paris-området) Feyzin (Lyon-området) og Reichstett (Alsace). Elf og TotalFina har hver tre raffinaderier (Elfs ligger i Paris-, Lyon- og Nantes-områderne, TotalFinas i Dunkerque, Seine-dalen og Berre-søen). Shell, Esso og BP/Mobil har hver to raffinaderier, der ligger i Seine-dalen og ved Berre-søen. Endelig må nævnes, at Shell ejer 65%, TotalFina 8% og Elf 10% af Reichstett-raffinaderiet i Alsace.
13. Frankrig er importør af olieprodukter og har den fornødne infrastruktur til at importere og oplagre større mængder end i dag. De importerede produkter købes normalt på fragtmarkedet i Nordsøen eller Middelhavet på grundlag af markedsnoteringer som f.eks. Platt's. Frankrig er nettoimportør af diesel og nettoeksportør af benzin.
14. De importerede produkter oplagres i såkaldte importdepoter. Det er fra disse importdepoter samt fra raffinaderierne, at de raffinerede olieprodukter sendes på markedet. De er normalt tilsluttet massetransportssystemer (i langt de fleste tilfælde olierørledninger, i mindre omfang tog og flodskibe), via hvilke de raffinerede produkter kan sendes ud til hele landet. Produkterne sælges derefter fra såkaldte distributionslagre, der er mindre end importdepoterne, og hvori olieprodukterne kan oplagres i nærheden af de steder, hvor detailsalget foregår (tankstationer), og som

de transporteres frem til med tankbil. Raffinaderierne og importdepoterne forsyner også de lokale markeder.

15. Der findes fire olierørsystemer i Frankrig.
16. Trapil-systemet (der ejes af et selskab af samme navn) forsynes fra de fire raffinaderier i Seine-dalen og fra importdepoterne i Le Havre (der kontrolleres af Compagnie Industrielle et Maritime - CIM) og Rouen (kontrolleret af Compagnie Parisienne des Asphalts - CPA). Bortset fra Basse Seine-regionen forsyner disse raffinaderier og depoter også Paris-området og områderne omkring Orléans, Tours og Caen. Trapil leverer desuden olieprodukter til olierørledningen Donges-Melun-Metz (DMM), der transporterer dem videre til Østfrankrig.
17. Olierørledningen SPMR forsynes fra de fire raffinaderier ved Berre-søen (Esso, BP/Mobil, Shell og TotalFina), Feyzin-raffinaderiet (Elf, i Lyon-området) og importdepotet Dépôt Pétrolier de Fos (DP Fos). Rørledningen forbinder disse raffinaderier med Lyon-området, Côte d'Azur og - via dens alpeforgrening - Schweiz.
18. Olierørledningen DMM forsynes fra raffinaderiet i Donges (Elf) og importdepotet i Donges, der ejes af SFDM (der igen kontrolleres af Elf, jf. nr. 134) samt raffinaderiet i Grandpuits. DMM er forbundet med Trapil (Levesville og Champeaux), men denne forbindelse åbner ikke mulighed for at transportere olieprodukter til Paris-området. (Transporten af raffinerede olieprodukter foregår fra vest til øst). Olien ankommer til Le Mans eller Saint-Gervais, Ferté Allais (SFDM), Grandpuits (Elf-raffinaderi) og lagrene i Châlons-sur-Marne og Saint Baussant (tilslutning til olierørledningen tilhørende Organisation de la Défense Commune - ODC).
19. ODC-rørledningen tilhører NATO. Den drives af Trapil. ODC-ledningen bruges ikke så meget, fordi den er af ældre dato. Det er muligt, at den del af olierørledningen, der forsyner Strasbourg, bliver moderniseret, hvis Reichstett-raffinaderiet lukker. Ud fra ønsket om at optimere afsætningsmarkederne for raffinaderierne i Dunkerque og Normandiet har TotalFina investeret i en modernisering af den del, der forbinder Dunkerque med Cambrai (pumpestationer). Den nye pumpestation er placeret i TotalFinas raffinaderi i Dunkerque (og TotalFina har eneret på at bruge den).
20. Efter transport i olierørledninger - eller i sjældnere tilfælde med tog eller flodskib - oplagres olieprodukterne i distributionslagre, hvorfra de sælges til enten videreforhandlere eller endelige brugere.
21. Ved "logistikkæden" forstås de enkelte successive etaper i distributionen fra raffinaderiet og frem til detailforhandleren.

### **1.3. Internt og eksternt salg af raffinerede produkter**

22. På grund af omkostningerne ved skibstransport kommer størsteparten af de olieprodukter, der sælges i Frankrig, fra franske raffinaderier. Resten importeres på store tankskibe, og overskydende produktion eksporteres. Raffinaderiernes brændstoffer og andre færdigprodukter sælges enten via producentens integrerede detailsalgnet (internt salg), eller de sælges en gros uden for disse net til detailforhandlere eller store brugere (eksternt salg), eller også udveksles de med

andre raffinaderier. Grossisterne og detailforhandlerne får fortrinsvis leveret deres produkter lokalt fra et lager eller et raffinaderi.

23. Kommissionen har i tidligere beslutninger på dette område defineret forskellige markeder for raffinerede produkter i grossist- og detailledet. Den har bl.a. fastslået, at der findes et generelt marked for detailsalg af motorbrændstoffer (benzin og diesel) og et særskilt marked for salg af motorbrændstoffer på motorveje samt et marked for detailsalg af fyringsolie. Når man ser bort fra salg af motorbrændstoffer på motorveje, vil fusionen ikke direkte ændre noget ved konkurrenceforholdene på detailmarkedet som følge af det konkurrencepres, der udgår fra supermarkeds-kæderne. I årenes løb er disse supermarkeds-kæder nemlig kommet til at indtage en position, hvor de tilsammen tegner sig for ca. 50% af markedet. TotalFina/Elf vil derimod tilsammen få en markedsandel på [20-30%]\*.
24. Generelt er varig konkurrencedygtighed på markedet for detailsalg af raffinerede produkter imidlertid helt betinget af gode forsyningsinfrastrukturer. Supermarkeds-kæderne, der er store konkurrenter med hensyn til detailsalg af motorbrændstoffer, har da også sørget for at skaffe sig adgang til tre elementer i logistikkæden (importdepoter, olierørledninger og distributionslagre). De er således i stand til at vælge mellem to alternativer - enten at skaffe sig deres forsyninger lokalt hos raffinaderierne (der derefter i det fornødne omfang tager sig af transporten frem til de distributionslagre, der ligger tættest på kundernes tankstationer) eller at skaffe sig leverancerne på det internationale marked (via importdepoter) eller hos et fransk raffinaderi. I de sidstnævnte tilfælde sørger de selv for transporten, enten med tankbil (hvis de tankstationer, der skal leveres til, ligger tæt på raffinaderiet eller importdepotet) eller via olierørledningssystemet, hvorefter produkterne oplagres i distributionslagre. Det er i kraft af disse valgmuligheder og ved at udnytte konkurrencen mellem olieselskaberne, navnlig TotalFina og Elf, som er de største, at supermarkeds-kæderne har været i stand til at udbygge og fastholde deres position på markedet for detailsalg af motorbrændstoffer.
25. Den anmeldte fusion vil imidlertid ikke alene bringe enhver rivalisering mellem TotalFina og Elf til ophør, men rejser også konkurrenceproblemer på hvert enkelt niveau i den ovenfor nævnte logistikkæde.

## **2. MARKEDERNE FOR EKSTERNT SALG AF BENZIN, DIESEL OG FYRINGSOLIE**

### **2.1. De relevante markeder**

#### *2.1.1. Produktmarkeder*

26. Markedet for eksternt salg er det marked, hvor detailforhandlerne (som de ovennævnte supermarkeds-kæder), der ikke er integreret med producenterne, og de store endelige brugere (transportvirksomheder) køber deres brændstofforsyninger. Leverandørerne på dette marked er olieselskaberne og oliehandlere som f.eks. Louis Dreyfus eller Cargill. I praksis kan kunderne købe produkterne direkte fra distributionslagrene. Alle olieselskaber har således "afhentningskontrakter" med tredjeparter i de fleste af de lagre, de ejer eller er medejere af. Kunderne kan også ønske at købe produkterne direkte fra raffinaderiet eller importdepotet, enten for at forsyne deres tankstationsnet i nærheden af disse forsyningskilder (i så fald benyttes raffinaderiet eller importdepotet nærmest blot som et distributionslager), eller fordi de ønsker at købe store mængder produkter (f.eks. import på hele tankskibe), som oplagres på importdepotet. I sidstnævnte tilfælde er de nødt til at have adgang til et

masse transportsystem fra importdepotet eller raffinaderiet og derefter adgang til distributionslagrene. Man taler i disse tilfælde om leje af kapacitet eller transit, hvilket er noget, som raffinaderierne praktiserer i nogle af deres raffinaderier eller importdepoter.

27. Eksternt salg af hver kategori af olieprodukter (blyholdig og blyfri benzin, dieselolie og fyringsolie) udgør særskilte relevante produktmarkeder. Disse produkter kan ikke substituere hinanden set fra efterspørgselssiden. Der er heller ingen substitution på udbudssiden, eftersom det ville kræve en tilpasning af raffinaderierne, som vil afhænge af mange andre parametre.
28. Ved definitionen af de relevante produktmarkeder er der ingen grund til at sondre mellem de to kategorier af kunder. Hvis der blev anvendt forskellige priser over for de store brugere og detailforhandlerne ville de sidstnævnte udnytte denne situation og sælge til de store brugere. Det ville derfor ikke kunne betale sig for udbyderne at differentiere priserne på det eksterne marked.
29. Markedet for eksternt salg spiller en meget vigtig rolle for konkurrencen på detailmarkedet, da de ikke-integrerede detailforhandleres konkurrenceevne afhænger af, om de kan skaffe sig forsyninger på samme vilkår som de integrerede.

#### 2.1.2. *Det geografiske marked*

30. Det geografiske marked for eksternt salg af olieprodukter er snævert forbundet med logistikkædens geografiske udformning i Frankrig. Som følge af de infrastrukturer, der kræves for at transportere raffinerede produkter via olierørledninger, kan det eksterne marked fremstå som et regionalt marked. De færdigprodukter, der købes direkte fra raffinaderiet eller importdepotet, forbruges som oftest i nærheden af disse raffinaderier eller depoter, eller de transporteres af sælger via olierørledning eller andet transportmiddel frem til distributionslagrene, som forsyner tankstationerne i området. Distributionslagrene er således i alt væsentligt leveringssteder for et produkt, hvoraf salget for 25%'s vedkommende foregår lokalt og for 75%'s vedkommende på regionalt eller nationalt niveau.
31. Ud fra de logistiske infrastrukturer i Frankrig kan der sondres mellem seks forskellige geografiske markeder for eksternt salg af olieprodukter:
  - (i) Sydfrankrig (Provence, Midi-Pyrénées), hvor produkterne for 90%'s vedkommende kommer fra SPMR-olierørledningen, som forsynes af raffinaderierne i Berre-Marseille-området og fra import ad søvejen i Fos<sup>5</sup>
  - (ii) Østfrankrig, der hovedsagelig forsynes fra raffinaderiet i Reichstett og TotalFinas raffinaderier i Mardyck (Dunkerque) via ODC-ledningen og Elfs raffinaderier i Donges via DMM-ledningen eller fra flodskibe på Rhinen<sup>6</sup>

---

<sup>5</sup> Sydfrankrig omfatter følgende departementer:

04/05/06/13/83/84/11/30/34/48/66/09/12/31/32/46/65/81/82/2A/2B.

<sup>6</sup> Østfrankrig omfatter følgende departementer: 08/10/51/52/54/55/57/88/67/68.

- (iii) Nordfrankrig, der hovedsagelig forsynes fra TotalFinas raffinaderi i Mardyck og depotet i Fécluy (Belgien), hvorfra der går en rørledning til TotalFinas helejede raffinaderi i Antwerpen, samt fra importdepoter langs kysten<sup>7</sup>
  - (iv) Normandiet og Paris-området, der hovedsagelig forsynes fra raffinaderierne i Seine-dalen (TotalFina, Shell, Esso og BP) og de forskellige importdepoter via Trapil/LHP-rørledningen samt fra Elfs raffinaderi i Grandpuits<sup>8</sup>
  - (v) Vest- og Midtfrankrig, som forsynes fra Elfs raffinaderi i Donges via DMM-rørledningen samt import via Atlanterhavshavnene<sup>9</sup>
  - (vi) Rhône/Bourgogne-området, der forsynes fra Elfs raffinaderi i Feyzin (Lyon) og via SPMR-rørledningen fra raffinaderierne ved Berre-søen<sup>10</sup>.
32. TotalFina mener, at markedet for eksternt salg af olieprodukter er et nationalt marked. For det første fordi der sendes store mængder raffinerede produkter fra den ene region til den anden. For det andet fordi der ikke er større prisforskelle fra den ene region til den anden.
33. Alle leveringssteder, hvad enten det er raffinaderi eller et depot, kan betjene et bestemt område (distrikt eller "bagland"), hvis radius afhænger af omkostningerne ved at transportere produkterne frem til deres bestemmelsessted. Set fra efterspørgselssiden kan der være overlapning mellem flere af disse områder, hvilket kan få indvirkning på homogeniteten i konkurrenceforholdene. De geografiske områder, der skal lægges til grund for analysen af konkurrenceforholdene, kan omfatte flere forsyningsdistrikter, der overlapper hinanden.
34. At der ikke kan være tale om regionale markeder, begrundes TotalFina især under henvisning til den strøm af produkter, der kanaliseres fra den ene region til den anden. Reichstett-raffinaderiet tilpasser f.eks. sine priser efter raffinaderipriserne i Dunkerque, Donges, Feyzin eller Fos under hensyn til transportomkostningerne. Disse strømme skyldes de olierørledninger, der går gennem disse områder. Det åbner ikke mulighed for at optræde som udbyder på markedet, idet dette indebærer brug af lagre. Men overlappningen mellem forsyningsdistrikter ser ud til at være begrænset i geografisk henseende og ikke tilstrækkelig til at drage den konklusion, at det ikke vil kunne betale sig at foretage en ensartet prisforhøjelse i en bestemt region, fordi kunderne kan vælge i stedet at købe produkter fra tilgrænsende regioner. En nærmere gennemgang af de geografiske forhold omkring logistikken i hver af de ovenfor definerede seks regioner viser, at der langs olierørledningerne findes klynger af depoter koncentreret om de store byområder. Der er ingen overlapning mellem disse depotklyngers forsyningsdistrikter. Det ser således ud til, at det normalt er på det regionale plan og på grundlag af de ovenfor definerede seks regioner, at udbud og efterspørgsel står over for hinanden.

---

<sup>7</sup> Nordfrankrig omfatter følgende departementer: 02/60/80/59/62.

<sup>8</sup> Normandiet/Paris-området omfatter følgende departementer: 14/50/61/27/76/75/77/78/91/92/93/94/95.

<sup>9</sup> Vest- og Midtfrankrig omfatter følgende departementer:  
22/23/24/29/40/47/35/64/19/23/87/56/16/17/79/86/18/28/36/37/41/45/44/49/53/72/85.

<sup>10</sup> Rhône/Bourgogne-området omfatter følgende departementer:  
21/58/71/89/25/39/70/90/01/07/26/38/42/69/73/74/03/15/43/63.

35. TotalFina anfører desuden, at der kun er rent marginale forskelle mellem de eksterne priser, der anvendes i hver af de definerede regioner. Det må imidlertid understreges, at de eksterne priser beregnes efter Platt's-noteringerne (for en skibsladning) med tillæg af transport- og lageromkostninger. Disse omkostninger tegner sig kun for en lille del af prisen ifølge Platt's-noteringen, hvilket er forklaringen på de ubetydelige prisforskelle fra region til region. Der findes imidlertid to Platt's-noteringer for raffinerede produkter - den ene for Nordsøen og den anden for Middelhavet. TotalFina anvender da også selv forskellige eksterne priser i fire regioner afhængigt af de franske raffinadericentre.
36. Meget tyder således på, at det geografiske marked har regional dimension. Det er dog ikke udelukket, at det kan udstrækkes til et nationalt marked. Af de oplysninger, Kommissionen har indsamlet, fremgår, at størsteparten af de produkter, der købes på det eksterne marked, købes direkte fra raffinaderi eller importdepot (75%). De største aktører på dette marked er i øvrigt aktive i hele Frankrig. Supermarkeds-kæderne køber raffinerede produkter til levering på bestemte leveringssteder i Frankrig efter landsdækkende udbud. Det er almindeligt, at raffinaderierne hver dag sender supermarkederne tilbud baseret på priser beregnet efter Platt's-noteringerne (noteringer for raffinerede produkter på det internationale marked), med tillæg af transportomkostninger frem til leveringsstedet og raffinaderiets avance.
37. Det er imidlertid ikke nødvendigt at foretage nogen endelig afgrænsning af det geografiske marked, eftersom det ikke vil ændre noget ved vurderingen af konkurrenceforholdene.

### *2.1.3. En væsentlig del af fællesmarkedet*

38. Hver af de ovenfor definerede seks regioner udgør i kraft af deres geografiske størrelse og arten af de her omhandlede produkter en væsentlig del af fællesmarkedet.

## **2.2. Vurdering**

### *2.2.1. Nuværende konkurrenceforhold*

39. Som det fremgår af den ovenstående definition af de seks regioner, er TotalFinas og Elfs positioner på det franske marked symmetriske og komplementære. Denne balance mellem dem har resulteret i en stærk rivalisering mellem de to koncerner, der har virket som en drivkraft i konkurrencen på det franske autobrendstofmarked.
40. Ifølge TotalFina tegner TotalFina og Elf sig tilsammen for [45-55%]\* af al den benzin, der er til rådighed på markedet for eksternt salg af benzin, der traditionelt har været et eksportmarked. Desuden tegner parterne sig tilsammen for [45-55%]\* af al den diesel, der er til rådighed på markedet for eksternt salg af diesel, som traditionelt har været et importmarked. Nedenstående tabel angiver de anslåede markedsandele beregnet af Kommissionen på basis af de oplysninger, den fremskaffede under sin markedsundersøgelse.



Det nationale marked:	TotalFina	Elf	Tilsammen	Olieselskab A	Olieselskab B	Olieselskab C	Andre
Eksternt salg af benzin	[30-40%]*	[25-35%]*	[50-60%]*	[10-20%]*	[10-20%]*	[10-20%]*	[<5%]*
Eksternt salg af diesel	[35-45%]*	[15-25%]*	[45-55%]*	[10-20%]*	[10-20%]*	[10-20%]*	[<5%]*
Eksternt salg af fyringsolie	[25-35%]*	[15-25%]*	[45-55%]*	[10-20%]*	[10-20%]*	[10-20%]*	[<5%]*

Kilde: Anmeldelsesformularen og svar på Kommissionens spørgeskemaer.

41. På efterspørgselssiden er markederne for eksternt salg af brændstoffer præget af supermarkedernes fremkomst igennem de sidste 15 år. Supermarkederne har imidlertid udtalt, at de endnu ikke er så aktive på detailmarkederne for fyringsolie og auto-LPG. En af de grunde, de fremførte over for Kommissionen, er, at Elf og TotalFina hidtil har leveret ret begrænsede mængder af de to produkter til supermarkeds kæderne. På efterspørgselssiden må desuden nævnes de andre uafhængige distributører som Bolloré, Dyneff og Avia (Thévenin-Ducrot og Picoty). Bolloré opererer på alle eksterne markeder og på markedet for detailsalg af fyringsolie. Dyneff har et tankstationnet i den sydlige del af Frankrig. Avia er fællesnavnet for en række uafhængige europæiske forhandlere.

### 2.2.2. Fusionens virkninger

42. TotalFinas planlagte overtagelse af Elf vil vende op og ned på alle de faktorer, der gjorde markedet for eksternt salg (og dermed også detailmarkedet) til et konkurrencepræget marked. Fusionen vil give TotalFina/Elf kontrol med alle led i den logistiske brændstoffordistributionskæde. Den vil eliminere rivaliseringen mellem de to producenter, og den fusionerede koncern bliver en producent, som ingen af de andre aktører på det eksterne marked (hverken konkurrenter eller kunder) vil kunne komme udenom. Kombinationen af den nye koncerns nøgleposition inden for raffinering og dens beherskelse af det logistiske distributionssystem vil skabe flaskehalse, som vil gøre det vanskeligere eller mere bekosteligt for de ikke-integrerede aktører som f.eks. supermarkeds kæderne eller de uafhængige forhandlere at få adgang til produkterne.

Analyse af udbuddet

- Kontrol med forsyningskilderne

43. Efter fusionen vil TotalFina/Elf kontrollere [45-55%]\* af den franske raffineringkapacitet.

### Raffineringskapacitet i Frankrig

TotalFina	Elf	TotalFina/Elf	Shell	Esso	BP/Mobil	I alt
[25-35%]*	[15-25%]*	[45-55%]*	[10-20%]*	[10-20%]*	[10-20%]*	100%

Kilde: TotalFina.

44. TotalFina/Elf kommer desuden til at kontrollere [50-60%]\* (målt efter kapaciteten) af importdepoterne. Dette tal giver imidlertid et undervurderet billede af TotalFinas reelle kontrol. Det bygger nemlig på den forudsætning, at der udgår en effektiv

konkurrence fra Frontignan-depotet (der på papiret har en stor kapacitet), som kontrolleres af BP. Den markedsundersøgelse, Kommissionen har foretaget, har dog rejst tvivl om dette importdepots levedygtighed. For som det blev konstateret af de franske konkurrencemyndigheder, er Frontignan-depotet præget af en meget lav lageromsætning, og det opfattes ikke som værende konkurrencedygtigt. [...]\*. Hvis man ser bort fra Frontignan vil TotalFina/Elf komme til at kontrollere [55-65%]\* af kapaciteten. Heri er medregnet de depoter, som TotalFina/Elf er enejer eller medejer af.

45. TotalFina/Elfs kontrol med forsyningskilderne (raffinaderier og importdepoter) i hver region kan opgøres som anført i nedenstående tabel. Tallene repræsenterer TotalFina/Elfs andel i hver forsyningskilde, og for hver region er den samlede raffineringskapacitet lagt til grund.

	Nord	Normandiet Paris	Vest og Midt	Øst	Syd	Rhône Bourgogne
Raffinaderier i Seine-dalen	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Raffinaderier i Berre-søen	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Donges	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Mardyck	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Reichstett	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Grandpuits	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Feyzin	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
<b>Raffinaderier</b>	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
<b>Importdepoter</b>	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*

Kilde: Anmeldelsesformularen.

46. Af de 20 importdepoter, der findes i Frankrig, vil kun 7 være kontrolleret af andre end TotalFina/Elf: CPA Dunkerque (Nord), CPA Rouen (Normandiet-Paris), CPA StockBrest (Vest-Midt), Picoty La Pallice (Vest-Midt), Shell Pauillac (Vest-Midt), EPG Ambès (Vest-Midt) og Mobil Frontignan (Syd).
47. Det bemærkes, at TotalFina/Elf får en blokerende minoritetspost på 38% i CPA og fortrinsret til lagerkapaciteten. I øvrigt fungerer Shell Pauillac som skibslosnings-terminal og transitlager og har ikke anlæg til lastning af tankbiler. Produkterne transporteres derefter til DPA Ambès (som er et depot kontrolleret af TotalFina/Elf), hvor de lastes på tankbiler. EPG Ambès slås i øvrigt med strukturproblemer (depotet er for lille til at imødekomme efterspørgslen og har en dårlig beliggenhed). I Alsace-området er det på sin plads at understrege, at de såkaldte importdepoter her nærmere fungerer som "kystdepoter" eller distributionslagre. De kan kun modtage små flodskibe, afhængigt af sejlforholdene på Rhinen. Kun fra Picoty-depotet i La Pallice vil der kunne udgå et uafhængigt konkurrencepres via import af raffinerede produkter. TotalFina indgik imidlertid for ganske nylig en kontrakt om leje af kapacitet i dette depot [...]\*.

48. Det bemærkes, at det på grund af miljølovgivningen og af økonomiske årsager er praktisk taget umuligt at etablere nye importdepoter. Det er dog muligt at udvide et importdepot for at tilpasse sin kapacitet efter behovet i området. Det løser imidlertid ikke problemerne med, at kapaciteten i depoterne allerede er fuldt udnyttet. Deres effektive kapacitet afhænger af terminalens udnyttelsesgrad (et importdepots kapacitet anses at være udtømt, når dens terminal benyttes i over 50% af tiden). Den nuværende situation vil derfor nok fortsætte med at eksistere.
49. Ingen af TotalFina/Elfs konkurrenter tegner sig for nogen større andel af importdepoterne. Det skyldes, at de kun har minoritetsinteresser i et antal importdepoter.
50. I sit svar på klagepunktsmeddelelsen forklarede TotalFina, at der enten hos andre raffinaderiselskaber i Frankrig eller via importdepoter, der er uafhængige af den nye koncern, er adgang til ret store mængder olieprodukter, der vil kunne dække hele behovet på det eksterne marked. Det betyder ifølge TotalFina, at det ikke vil kunne betale sig for TotalFina at udnytte sin markedsstyrke.
51. Kommissionen bemærker, at TotalFinas vurdering er behæftet med tre væsentlige analysefejl. For det første har TotalFina overvurderet kapaciteten til at importere raffinerede produkter, idet det ikke er fysisk muligt at oplagre så store produktmængder i importdepoterne. Kommissionen er uenig i, at lageromsætnings-hastigheden kan nå op på det teoretiske tal (10), som parterne sætter den til. I størsteparten af importdepoterne omsættes lagrene faktisk mellem [...] gange årligt (undtagen i Strasbourg/Mulhouse, hvor omsætningsgraden er på [...]\*) og kan ikke øges med mere end [...] (i nogle depoter, f.eks. [...]\*, anses kapaciteten i øvrigt allerede for at være udtømt). Det betyder alt sammen, at lageromsætningsgraden ikke vil nå op på de teoretiske tal, som TotalFina lægger til grund for sine beregninger.
52. For det andet er der tale om gennemsnit af alle produkter (95 blyfri, 98 blyfri, diesel og fyringsolie) solgt på det eksterne marked. I Frankrig importeres der imidlertid for øjeblikket diesel og fyringsolie (de to produkter betegnes tilsammen som destillater). Derimod er Frankrig strukturbetinget eksportør af benzin.
53. Hvis markedsdefinitionen baseres på regionale markeder må endelig bemærkes, at der er tale om gennemsnitstal for hele Frankrig, og at situationen varierer fra den ene region til den anden.
54. Bortset herfra er det vanskeligt at se, hvordan adgangen til en import af den størrelsesorden kunne indskrænke TotalFina/Elfs handlefrihed på markedet. Selv om en importterminal måske kunne rumme fire gange så mange produkter som i dag, er det fortsat uklart, hvilken region dette depot kunne forsyne. Hvis depotet ikke er tilsluttet en olierørledning eller et andet massetransportmiddel, vil det kun kunne levere inden for en radius på højst 150 km.
55. Når der er korrigeret for importdepoternes faktiske kapacitet, falder de konkurrerende olieselskabers og de uafhængige depoters dækning af det franske marked for eksternt salg af olieprodukter til 50-60%. For 40-50% af forsyningerne på det franske marked bliver TotalFina/Elf således en leverandør, som det er umuligt at komme udenom, og parterne tegner sig i dag for 50-55%. Hvis TotalFina/Elf forhøjer sine priser, risikerer selskabet at miste en femtedel af sit salg på det uafhængige marked (dette omsætningstab vil i øvrigt kunne opvejes gennem

en øget avance). Men de ikke-integrerede konkurrenter på detailmarkedet kan ikke undgå at komme til at betale mere for deres forsyninger, hvilket styrker olieselskabernes konkurrencedygtighed i detailledet.

- Kontrol med den logistiske kæde

*Olierørledninger*

56. TotalFina/Elf kommer til at kontrollere tre store olierørledninger i Frankrig (Trapil, DMM og SPMR). TotalFina/Elf bliver desuden den største bruger af ODC-Nord, der forbinder den nordlige del af Frankrig med den østlige, og hvor selskabet vil have egne pumpeanlæg og kontrollere importdepoternes adgang til olierørledningen (Totals raffinaderi i Dunkerque). Det fusionerede selskab vil desuden kontrollere det eneste depot i Strasbourg, der har direkte adgang<sup>11</sup> til ODC-Sud (der går mellem Middelhavsområdet og Strasbourg).
57. Kontrollen med olierørledningerne giver indirekte kontrol med alle de lageranlæg, der forsynes via rørledningerne, både fordi det giver mulighed for at diktere visse vilkår (kvotering, prioritering, transport af særlige produkter) og adgang til kommercielle oplysninger. Desuden giver det adgang til følsomme oplysninger om konkurrenternes aktiviteter (trafik) på markedet for eksternt salg.
58. De takster, der anvendes i visse af disse olierørledninger, begunstiger desuden de store brugere via en ordning med mængderabatter afhængigt af den transporterede mængde. I tilfælde af overbelastning tildeles mængderne endvidere på grundlag af den hidtidige brug, hvilket begunstiger de hidtidige store brugere og befæster deres position.
59. TotalFina fremfører, at selskabets betydelige interesser i de tre største franske olierørledninger ikke vil sætte det i stand til at udøve markedsstyrke. I betragtning af de franske olierørledningers juridiske status giver ejerskab ikke automatisk nogen fortrinsret til at bruge dem. Taksterne vil være offentligt tilgængelige, gennemsigtige og ikke-diskriminerende. Desuden drives olierørledningerne under statsligt tilsyn, idet særlige tilsynsførende har sæde i de tre olierørledningers bestyrelse.
60. At der findes en national lovgivning, der har til formål at sikre, at en infrastruktur af strategisk betydning anvendes i overensstemmelse med den almene interesse, fritager ikke Kommissionen fra dens pligt til med hjemmel i EU-retten at forhindre skabelse af en dominerende stilling. Dette gælder så meget desto mere, som denne lovgivning er af generel karakter og ikke specielt tager sigte på at sikre konkurrencereglernes overholdelse.
61. Disse betragtninger gælder også for det statslige tilsyn med olierørledningernes drift. Dette tilsyn er ikke baseret på konkurrencehensyn, og der er heller ikke blot tale om en kontrol med priser og mængder. Ved driften af olierørledningerne er handlefriheden derfor tilstrækkelig stor til, at der kan udøves markedsstyrke. De beslutninger, der træffes af de virksomheder, som driver olierørledningerne, og som kunne få negative virkninger for konkurrencen på det eksterne marked eller på

---

<sup>11</sup> Det ser ud til at være teknisk muligt for de andre depoter i Strasbourg at blive tilsluttet ODC-Sud, men det forudsætter, at TotalFina giver dem adgang til et areal tilhørende TotalFina.

markedet for transport af raffinerede produkter via olierørledninger, træffes ikke nødvendigvis på bestyrelsesplan.

62. Der kan her henvises til den udtalelse, de franske konkurrencemyndigheder<sup>12</sup> afgav i forbindelse med Trapils klage over udpegelsen af SFDM til at drive DMM. I denne udtalelse baserede de sig hverken på den relevante lovgivning eller på de statslige tilsynsførendes tilstedeværelse, da de udelukkede enhver risiko for, at der kunne opstå konkurrenceproblemer. Kommissionen finder, at den heller ikke alene på grundlag af de tilsynsførendes tilstedeværelse vil kunne udelukke, at der kan blive tale om skabelse eller styrkelse af en dominerende stilling.
63. Ifølge de tredjeparter, Kommissionen har forhørt sig hos, frembyder den lovgivning, der gælder for de selskaber, der driver olierørledninger, ikke tilstrækkelige garantier med hensyn til fastsættelse af takster og brug af kapaciteten. TotalFina/Elf vil i hver af disse rørledninger være den kontrollerende aktionær og samtidig også langt den største kunde og bruger. Efter visse kunders udsagn vil TotalFina/Elf kunne bruge disse olierørledninger som et økonomisk våben mod dem på detailmarkedet. Det vil kunne give sig udslag i en forhøjelse af priserne på markedet for eksternt salg, som kunderne ikke vil kunne modsætte sig.

#### *Distributionslagrene*

64. Med hensyn til lagerlogistikken bemærkes, at TotalFina/Elf vil få betydelige interesser i langt størsteparten af importdepoterne i Frankrig og i størsteparten af de nøgledepoter, der forsyner Frankrig. Det fusionerede selskab vil også få kontrol med en stor del af distributionslagrene inde i landet ([45-55%]\*) og med kystdepoterne ([40-50%]\*).

	Nord	Normandiet Paris- området	Vest og Midt	Øst	Syd	Rhône- Bourgogne
Distributions- og kystlagre	[70-80%]*	[35-45%]*	[45-55%]*	[45-55%]*	[45-55%]*	[35-45%]*
Trapil	-	Kontrol	Kontrol	Kontrol	-	-
ODC	-	-	-	Største bruger	-	-
SPMR	-	-	-	-	Kontrol	Kontrol
DMM	-	Kontrol	Kontrol	Kontrol	-	-

65. Markedsandelstallene for de distributionslagre, som kontrolleres af TotalFina/Elf, er baseret på distributionslagre inde i landet, såkaldte "kystlagre" samt importdepoter, der ikke er tilsluttet massetransportmidler. Derimod er de olielagre, der kun

<sup>12</sup> Udtalelse fra "Conseil de la concurrence" af 28.9.1993.

fungerer som stødpuder og regulerer oliestrømmen i en rørledning, som f.eks. lagrene i Vienne, ikke med i beregningerne.

66. I Nordfrankrig forpligtede Total sig i forbindelse med Total/Fina-fusionen til at afhænde interesser i to depoter (DPC St. Pol og EP Valenciennes) svarende til Finas tilførsler til regionen. Fusionen med Elf, der ejer den resterende del af EP Valenciennes, vil ophæve virkningerne af det tilsagn, Kommissionen godkendte i Total/Petrofina-fusionen. Det nye selskab får også kontrollen med Féloy-depotet i Belgien, der via olierørledning er forbundet med TotalFinas raffinaderi i Antwerpen. Ifølge resultaterne af den undersøgelse, Kommissionen har foretaget, og oplysningerne i anmeldelsen vil parterne få direkte kontrol med ca. [70-80%]\* lagerkapaciteten.
67. I korridoren mellem Le Havre, Seine-dalen og Paris-området vil TotalFina/Elf være aktionær i 10 lagre i Paris-området, hvor der findes ca. 15 i alt. De største lagre er Fina Nanterre og Elf Antar Gennevilliers nord for Paris og CIM Grigny (kontrolleret af Elf) syd for Paris. Kunderne til disse lagre er store detailkæder og forhandlere af fyringsolie. Disse lagre har lagerkapacitet til lige store mængder benzin, diesel og fyringsolie, hvilket giver de uafhængige distributører mulighed for at benytte tankbiler, der kan rumme alle produkttyper. Det er for øjeblikket ikke muligt at leje sig ind i et lager, hvor TotalFina/Elf ikke har aktiemajoriteten. De lagre, der ikke ejes af TotalFina/Elf, vil enten ikke give tredjeparter adgang, eller også kan de ikke tilbyde den fornødne fleksibilitet på grund af pladsmangel. Det nye selskab vil få direkte kontrol med ca. [35-45%]\* af distributionslagerkapaciteten i regionen Normandiet-Paris.
68. I Vest- og Midtfrankrig (Bretagne, Nantes, Tours, Orléans) kommer det nye selskab til at kontrollere lageret i Vern. Gennem dette lager, der er tilsluttet raffinaderiet i Donges, har Elf stærk indflydelse på Nantes-området og den centrale del af Bretagne. Via transport ad søvejen kan Elf levere til depoterne i Brest, la Rochelle og Bordeaux. Efter fusionen risikerer parterne at få monopol i Le Mans- og Lorient-områderne. I Orléans får TotalFina/Elf kontrollen med et lager (EPS) og bliver medejer (sammen med Shell og Esso) i et andet. I Tours får det nye selskab betydelige interesser i to af de tre lagre i St Pierre des Corps, og i det tredje (CCMP) er kapaciteten udtømt. Det nye selskab kommer til at kontrollere ca. [45-55%]\* af distributionslagerkapaciteten.
69. I Syd- og Sydvestfrankrig (Midi-Pyrénées) får det nye selskab kontrol med størsteparten af distributionslagrene, navnlig de to i Toulouse. Lagrene i Syd- og Sydvestfrankrig er ofte stærkt overbelastede på grund af aktionærernes trafik (f.eks. EPPA Puget sur Argens) eller ofte udtømte på grund af SPMR's problemer. Det nye selskab får direkte kontrol med ca. [45-55%]\* af distributionslagerkapaciteten i Sydfrankrig.
70. I Lyon-området får det nye selskab kontrol med det største lager (EPL). Dette lager har den fordel, at det er det eneste, der har en flodterminal, således at det kan modtage flodskibe fra Elf Feyzin. Elf er hovedaktionæren i dette lager, som sammen med lageret i Saint Priest er det, der stiller størst kapacitet til rådighed for tredjeparter i regionen. Når TotalFina bliver hovedaktionær i EPL, vil det være rimeligt at antage, at lageret bliver langt mindre åbent, hvilket stemmer overens med den praksis, TotalFina hidtil har fulgt med ikke at give tredjeparter adgang til sine lagre. Lageret i Saint-Priest (CPA), hvori TotalFina får betydelige interesser, er det

mest brugte lager i området og kan anses for at være overbelastet (det er det lager, der har den højeste omsætningshastighed i Frankrig) som følge af infrastruktur-begrænsninger med hensyn til tankbilkapacitet. De fire lagre i Vienne (Shell, Esso, TotalFina og SPMR) kan ikke erstatte EPL eller St Priest, fordi de ikke har anlæg til lastning af tankbiler. Disse depoter er reelt leveringsterminaler for SPMR. Andre lagre (som BP Clermont) er for små til at kunne dække den stigende efterspørgsel eller opererer kun med ét produkt, hvilket betyder, at de uafhængige distributører ikke kan bruge deres multiprodukt-tankbiler til at forsyne deres salgssteder. I kraft af sin position i EPL (som er det eneste store depot med disponibel kapacitet) vil TotalFina/Elf måske blive i stand til at opsamle den fremtidige efterspørgsel på markedet uden for nettet i Lyon, [...]\*. Det nye selskab vil få direkte kontrol med ca. [35-45%]\* af distributionslagerkapaciteten i Rhône-Bourgogne-området.

71. I Strasbourg-området vil det nye selskab få kontrol med et af de tre importdepoter (GPS) og interesser i et af de to andre (SES). Der findes desuden en flaskehals i området i form af SES-tilslutningen til ODC-olierørledningen, som kun kan ske via GPS-depotet, der vil være under TotalFina/Elfs kontrol. Det nye selskab får kontrol med ca. [45-55%]\* af lagerkapaciteten i Østfrankrig.
72. Med ganske få undtagelser er den franske oliebranche præget af, at det kun er en meget lille del af olielogistikken, der ikke er kontrolleret af de integrerede olieselskaber (og det er lidet sandsynligt, at der i fremtiden vil blive etableret nye lagre på grund af miljøkravene og udvidelsen af byområderne, hvilket snarere vil have tendens til at føre til lukninger af eksisterende anlæg, f.eks. i Paris-området).
73. I modsætning til, hvad der er tilfældet i andre EU-lande (f.eks. Tyskland eller Det Forenede Kongerige), findes der i Frankrig kun få deciderede olielagerselskaber. Lagerselskaber som Oiltanking og VOPAK står ikke ret stærkt. VTG har trukket sig ud af markedet. Det eneste ekspanderende lagerselskab er CPA, men 38% af selskabets kapital vil efter fusionen komme ind under TotalFina/Elfs kontrol, som dermed får mulighed for at lægge en dæmper på enhver fremtidig ekspansion. [...]\*. CPA's bevægelsesfrihed er derfor begrænset.
74. Det må konkluderes, at TotalFina får udstrakt kontrol med import og transport af olie og dermed på adgangen til raffinerede produkter i hele Frankrig.

- De andre olieselskaber vil også være afhængige af TotalFina/Elfs logistik

75. Efter fusionen vil de forskellige aktører på markedet få følgende markedsandele<sup>13</sup> i de ovenfor definerede seks regioner:

---

<sup>13</sup> NB: TotalFina/Elfs markedsandele inden for fyringsolie er sat for lavt, eftersom Elfs salg af fyringsolie til sine datterselskaber ikke er medregnet.

Markedsandele på markedet for eksternt salg, pr. produktion og pr. region					
1998	TFE	Konkurrent A	Konkurrent B	Konkurrent C	Andre
<b>Sydfrankrig</b>					
Benzin	[30-40%]	20% - 30%	10% - 15%	20% - 30%	5 - 10%
Diesel	[25-35%]	15% - 20%	10% - 15%	30% - 40%	10% - 15%
Fyringsolie	[25-35%]	20% - 30%	5 - 10%	20% - 30%	5 - 10%
<b>Vest- og Midtfrankrig</b>					
Benzin	[75-85%]	5 - 10%	10% - 15%	< 5%	< 5%
Diesel	[70-80%]	10% - 15%	10% - 15%	< 5%	< 5%
Fyringsolie	[40-50%]	20% - 30%	15% - 20%	5 - 10%	< 5%
<b>Normandiet - Paris-området</b>					
Benzin	[40-50%]	15% - 20%	15% - 20%	20% - 30%	< 5%
Diesel	[40-50%]	10% - 15%	15% - 20%	20% - 30%	< 5%
Fyringsolie	[30-40%]	20% - 30%	15% - 20%	20% - 30%	< 5%
<b>Nordfrankrig</b>					
Benzin	[85-95%]	< 5%	< 5%	< 5%	< 5%
Diesel	[80-90%]	< 5%	< 5%	5 - 10%	< 5%
Fyringsolie	[70-80%]	5 - 10%	< 5%	10% - 15%	< 5%
<b>Østfrankrig - Alsace - Lorraine</b>					
Benzin	[40-50%]	< 5%	30% - 40%	10% - 15%	< 5%
Diesel	[40-50%]	5 - 10%	30% - 40%	10% - 15%	< 5%
Fyringsolie	[50-60%]	15% - 20%	15% - 20%	5 - 10%	< 5%
<b>Rhône - Auvergne - Bourgogne</b>					
Benzin	[70-80%]	5 - 10%	10% - 15%	< 5%	< 5%
Diesel	[70-80%]	15% - 20%	10% - 15%	< 5%	< 5%
Fyringsolie	[40-50%]	30% - 40%	15% - 20%	< 5%	< 5%

Kilde: Svar på Kommissionens spørgeskema.

76. De konkurrerende olieselskaber vil ikke være i stand til at udnytte en forskydning i efterspørgslen til deres fordel, hvis TotalFina/Elf forhøjer sine priser på markedet for eksternt salg. De råder ikke over tilstrækkelige distributionslagre til at forsyne hele Frankrig. For at kunne distribuere deres produkter er de desuden henvist til at bruge Trapil-, DMM- og SPMR-olierørledningerne, der kontrolleres af TotalFina/Elf.
77. TotalFina har over for Kommissionen peget på, at de andre olieselskaber, der konkurrerer med TotalFina i Frankrig, sælger en langt større mængde produkter på detailmarkedet, end den mængde TotalFina og Elf raffinerer og sælger i deres tankstationnet. De andre olieselskaber har således primært reserveret det begrænsede antal lagre, de kontrollerer, til deres eget brug og har i disse lagre kun en begrænset kapacitet, som de eventuelt kunne stille til rådighed for tredjemand.
78. De konkurrerende olieselskaber har oplyst, at hvis TotalFina/Elf forhøjer priserne, vil de kunne udbyde yderligere mængder i nogle områder, hvor de har overskydende ressourcer, f.eks. i Basse Seine og Berre-Marseille. I andre områder mangler de et eller flere produkter (benzin eller destillater) og er derfor ikke i stand til at udbyde sådanne mængder, medmindre de køber dem hos andre olieselskaber eller henter dem på fragtmarkedet (Nordøsteuropa eller Middelhavsområdet).
79. Om der kan importeres yderligere mængder, afhænger imidlertid af modtagekapaciteten, og på dette punkt har de konkurrerende olieselskaber oplyst, at der kun vil være en ringe lagerkapacitet, undtagen i de depoter, de ejer sammen med TotalFina og Elf. I betragtning af, at disse konkurrerende olieselskaber kun har



minoritetsandele i disse lagre, er der ingen garanti for, at de kommer til at råde over mere kapacitet. 23 af Exxons i alt 25 lagre i hele Frankrig ejes sammen med TotalFina og Elf, og Exxons svar ville måske være et andet, hvis TotalFina og Elf besluttede at foretage en omfattende rationalisering.

80. TotalFina anfører, at selskabet var det første til at give forhandlere uden tilhørsforhold til olieselskaber adgang til logistisk kapacitet. Hvis man antager, at dette er korrekt, vil elimineringen af konkurrencen mellem TotalFina og Elf fjerne et incitament til fortsat at holde det logistiske system åbent. I mange tilfælde ejes lagrene af flere olieselskaber i fællesskab (såkaldte "fælleslagre"), bl.a. TotalFina og/eller Elf, som derfor vil skulle godkende det, hver gang der gives adgang til tredjemand. Så længe disse to selskaber er indbyrdes konkurrenter, har de en interesse i at give andre (bl.a. supermarkeds kæderne) adgang til de lagre, som de hver især ejer sammen med andre olieselskaber. Hvis en supermarkeds kæde ikke kan få adgang til et lager, som den ene (f.eks. TotalFina) er medejer af, vil den kunne henvende sig til et konkurrerende lager, som den anden (f.eks. Elf) er medejer af og således under alle omstændigheder kunne skaffe sig forsyninger til sine tankstationer. Et sådant incitament forsvinder, når TotalFina/Elf ikke længere vil være udsat for en tilstrækkelig konkurrence fra andre lagre. TotalFina og Elf er de eneste på markedet, der har et net af lagre, der generelt har overskydende kapacitet. Og under alle omstændigheder giver TotalFina kun i meget begrænset omfang andre adgang til sine lagre.
81. I sit svar på Kommissionens klagepunktsmeddelelse anfører Elf, at Kommissionen ikke har taget hensyn til, hvor åbne de konkurrerende olieselskabers importdepoter er. Disse olieselskaber har ganske vist i de fleste af deres depoter afhentningskontrakter med tredjeparter. Men der er hovedsagelig tale om kapacitet, der lejes ud til selskaber, der køber deres produkt, og det har ingen konkurrencemæssig betydning på markedet uden for nettene.
82. At give andre adgang til lagrene har desuden kun en mening, hvis de olierørledninger, der forsyner dem, også er tilgængelige på markedsvilkår, hvilket ikke vil være tilfældet, eftersom TotalFina/Elf efter fusionen vil få kontrol med alle olierørledningerne.
83. Under disse omstændigheder har de konkurrerende olieselskaber ingen interesse i at søge en konfrontation med TotalFina/Elf ved ikke at følge trop, hvis TotalFina/Elf forhøjer priserne. Det vil tværtimod være rationelt for dem at følge samme politik med hensyn til priserne på markedet for eksternt salg eller udelukkelse af ikke-integrerede forhandlere som TotalFina/Elf.

- Konklusion: en uomgængelig forretningspartner

84. TotalFina/Elf vil have raffinaderier i hver af de seks store regioner og vil herfra kunne forsyne hele Frankrig ved egen hjælp.
85. De konkurrerende olieselskaber er derimod ikke landsdækkende. BP/Mobil, Esso og Shell har kun raffinaderier i Seine-dalen og ved Berre-søen. Af analysen fremgår, at udveksling af olieprodukter med de andre integrerede olieselskaber, i første række TotalFina og Elf, tegner sig for ca. [...] af deres forsyninger, noget mere i Nordfrankrig (ca. [...]). Elf-raffinaderiet i Donges (i nærheden af Nantes), som er det eneste raffineringsscenter mellem området syd for Seine og den spanske grænse, forsyner en stor del af de andre olieselskabers tankstationnet i dette store område.

Hvis BP/Mobil, Esso og Shell ønsker at vedblive med at forsyne deres net i hele Frankrig, kan de ikke komme udenom TotalFina/Elf, hverken når de vil importere raffinerede produkter, transportere dem eller købe dem hos raffinaderier.

86. TotalFina/Elf bliver derimod selvforsynende i hele Frankrig og vil være i stand til at opsigse udvekslingsaftalerne med de andre olieselskaber eller påtvinge dem sine egne betingelser. En sådan uligevægt mellem olieselskaberne, hvor kun det ene (bortset fra sin stærke position i importdepoterne) råder over produktionscentre i hele Frankrig, vil kunne skade konkurrencen i en branche, hvor udveksling mellem producenterne som følge af transportomkostningerne og produkternes homogene karakter er en udbredt praksis. Denne situation vil kunne resultere i en betydelig forøgelse af TotalFina/Elfs markedsandel på det eksterne marked.
87. Hvis det antages, at TotalFina/Elf vil udveksle færre produkter med de andre, vil det i nogle regioner øge de andre olieselskabers kapacitet. De konkurrerende olieselskabers logistik er imidlertid tilpasset deres behov, og de har generelt ingen logistisk kapacitet til at sælge i Frankrig. Omvendt vil TotalFina/Elf i kraft af sin landsdækkende logistik være i stand til at sælge de produkter, selskabet har skaffet fra de andre olieselskaber, i de regioner, hvor det nye selskab ikke længere behøver at udveksle produkter med de andre, f.eks. i den sydlige del af Atlanterhavskysten eller den vestlige Middelhavskyst.
88. TotalFina har udtalt, at hvis selskabet opsagde sine udvekslingsaftaler med de andre olieselskaber, der er aktive i Frankrig, ville det risikere gengældelsesaktioner i andre medlemsstater. Det bemærkes imidlertid, at TotalFina/Elf bliver det største olieselskab i Europa, med raffinaderier i Det Forenede Kongerige, Tyskland, Nederlandene, Belgien og Spanien. Intet andet olieselskab vil være i stand til at lægge pres på TotalFina/Elf i de andre lande, fordi de ikke har nogen dominerende stilling. Hverken Exxon/Mobil, BP eller Shell er dominerende på noget nationalt marked, således som det bliver tilfældet med TotalFina/Elf. Disse olieselskaber vil således ikke have den markedsstyrke, der er nødvendig for at kunne straffe TotalFina/Elf. Kun hvis de andre olieselskaber handler i forening over for TotalFina/Elf, vil det kunne virke effektivt, men de har ikke samme interesser og markedspositioner i de andre medlemsstater, og det vil derfor være højst usandsynligt, at de vil gøre det. Eftersom flere af de olieselskaber, der opererer i Europa, ikke er aktive i Frankrig (f.eks. Texaco, Conoco og Philips) har TotalFina/Elf sikkerhed for at kunne skaffe sig forsyninger i Europa, uanset hvordan selskabet opfører sig i Frankrig.
89. På detailmarkedet har de andre olieselskaber de samme interesser som TotalFina/Elf i relation til supermarkeds kæderne. Supermarkeds kæderne lægger et stærkt konkurrencepres på olieselskaberne i kraft af deres lavere omkostninger. Hvis TotalFina/Elf forhøjer sine priser på markedet for eksterne salg, og de andre olieselskaber følger trop, vil supermarkeds kæderne og de andre uafhængige forhandlere kun kunne kompensere herfor ved at importere, og det vil give en endnu større profit til alle olieselskaberne på de to markeder.

90. De andre olieselskabers sårbarhed, risikoen for effektive gengældelsesaktioner uden for Frankrig og den fælles interesse i at øge avancerne på det eksterne marked og detailmarkedet bevirker, at det vil være mest rationelt for dem at følge TotalFina/Elf.
- Analyse af efterspørgslen:
    - utilstrækkelig markedsstyrke på efterspørgselssiden
91. Af det ovenstående fremgår, at hvis TotalFina/Elf som anført ovenfor forhøjer sine priser, vil det være i de andre olieselskabers interesse at følge trop. De andre olieselskaber er bedre beskyttede end deres konkurrenter i detailhandelen - det vil for motorbrændstof sige supermarkedskæderne og for fyringsolie de uafhængige fyringsolieforhandlere - mod TotalFina/Elfs eventuelle misbrug af sin stærke position på markedet (f.eks. ved en forhøjelse af priserne på eksternt salg af raffinerede produkter) i kraft af deres vertikale integration. En forhøjelse af priserne på det eksterne marked vil ikke få nogen større indvirkning på deres omkostninger, hvorimod det vil øge de ikke integrerede konkurrenters omkostninger. De ikke integrerede detailforhandlere har kun delvis adgang til logistikkæden. Nogle har interesser i olielagre (f.eks. Carfuel og Distriservice), men andre har ikke (f.eks. Siplec og Petrovex). Selv de, der har interesser i lagre, har det imidlertid kun i bestemte områder, som oftest i lagre, som fortsat kontrolleres af TotalFina/Elf.
92. Tilbage står at undersøge, om de uafhængige forhandlere (bl.a. supermarkedskæderne) står stærkt nok som aftagere til at kunne forhindre en sådan prisforhøjelse. Det ville kræve, at de tyede til import, enten direkte via køb på fragtmarkedet eller via internationale oliehandlere. Supermarkedskæderne har imidlertid kun delvis adgang til logistikkæden. De råder ikke over en tilstrækkelig stor lagerkapacitet i importdepoterne, og de har ingen interesser i olierørledningerne, der kunne lette distributionen af deres produktion.
93. Supermarkedskæderne er både kunder og konkurrenter til olieselskaberne. I 1998 aftog de [...] af deres forsyninger fra olieselskaberne, resten købte de hovedsagelig hos internationale oliehandlere (Cargill, Dreyfys Energie, MVW, Société Générale Energie, Lagerhauser, Bolloré...). TotalFina/Elf vil imidlertid være i stand til at begrænse de internationale oliehandlers adgang til de infrastrukturer, som selskabet kontrollerer.
94. Som beskrevet ovenfor, er det kun depotet i Picoty La Pallice, som TotalFina/Elf ikke har nogen indflydelse i. Dette depot har imidlertid en kapacitet på 213 500 m<sup>3</sup>, som allerede udnyttes. Selv om man teoretisk tillagde dette depot en omsætningshastighed på 10, ville de importerede mængder ikke være tilstrækkelige til, at det ikke kunne betale sig for TotalFina/Elf at forhøje priserne på det eksterne marked. Dette gælder så meget desto mere, som dette depot kun kan forsyne en lille del af området Vest- og Midtfrankrig og ingen af de andre fem regioner med importerede produkter.
95. Selv om man til brug for denne analyse antog, at CPA havde fuld frihed til at administrere sine importdepoter, er det lidet sandsynligt, at øget import i en hvilken som helst af de seks regioner ville kunne bevirke, at det ikke ville kunne betale sig for TotalFina/Elf at forhøje sine priser. I Nordfrankrig vil TotalFina/Elf kunne sætte CPA Dunkerque under økonomisk pres ved at tilbyde DPC St Pol særligt gunstige

vilkår [...]\*. I Normandiet - Paris-området kunne der iværksættes en tilsvarende strategi over for CPA-depotet i Rouen. I Vest- og Midtfrankrig er CPA-depotet i Brest isoleret og vil kun kunne forsyne en begrænset del af Bretagne. På samme måde har også depotet i Picoty La Pallice et begrænset bagland. I Sydfrankrig er det kun depotet i Frontignan, der ikke vil være kontrolleret af TotalFina/Elf. TotalFina/Elf vil let kunne forværre Frontignan-depotets allerede eksisterende krise [...] eller ved at trække kunder til sine depoter i Sète eller Port-la-Nouvelle.

96. Det ser således ud til, at TotalFina/Elf vil være i stand til at udmanøvrere de konkurrerende importdepoter eller holde dem i skak. Det fusionerede selskab vil derefter kunne forhøje taksterne for brug af de importlagre, det kontrollerer, og der er stor sandsynlighed for, at konkurrenterne vil følge trop. Det vil begrænse det konkurrencepres, der måske kunne udgå fra import i tilfælde af en forhøjelse af priserne for eksternt salg.
97. Nedenstående tabel viser, hvilken indflydelse TotalFina/Elf vil få på priserne på det eksterne marked. Selv om man antager, at de andre olieselskaber, der er aktive i Frankrig, er i stand til at øge deres salg i tilfælde af en prisforhøjelse foretaget af TotalFina/Elf, kræver det som et minimum en import på 5 mio. tons for at skabe balance mellem udbud og efterspørgsel i Frankrig, hvis TotalFina/Elfs salg forbliver på det nuværende niveau. Det ville svare til en lageromsætning på 5-6 i de ovennævnte importdepoter. Men eftersom det kun er CPA-depotet i Rouen, der er tilsluttet en olierørledning, vil disse depoter nok ikke umiddelbart være i stand til materielt at øge deres lageromsætning. Det må desuden understreges, at det er usandsynligt, at de konkurrerende olieselskaber selv vil have den logistik, der er nødvendig for at sælge hele deres produktion i Frankrig. Endelig vil de også nyde godt af en prisforhøjelse ikke blot på det eksterne marked, men også i detailhandelen, hvor de bliver mere konkurrencedygtige.

(1998)	Samlet eksternt salg	Samlet internt salg	Til rådighed for tredjeparter (produktion - eksternt salg)	Saldo eksternt salg	TotalFina/Elfs nuværende eksterne salg	Import min.
	mio. t	mio. t	mio. t	mio. t	mio. t	mio. t
Benzin	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	
Diesel	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Fyringsolie	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*

Kilde: Beregninger foretaget af Kommissionen på basis af oplysninger i anmeldelsen.

98. Det er således lidet sandsynligt, at forhandlerne vil kunne modsætte sig en prisforhøjelse. Supermarkedskæderne vil derfor vælte prisforhøjelsen over på forbrugerne. Eftersom den nuværende forskel ligger på over [...] FRF, dvs. [...]\*, vil den endelige detailpris, forhandlerne anvender over for deres kunder, stadig ligge under olieselskabernes.
99. [...]\*
100. TotalFina anfører, at fusionen ikke vil gøre kunderne på det eksterne marked, navnlig supermarkedskæderne, afhængige af selskabet i betragtning af de

valgmuligheder, de vil have, og deres stærke position på detailmarkedet. Ifølge TotalFina tegnede supermarkeds kæderne sig i 1998 for [...] af selskabets eksterne salg af alle produkter og [...] af salget af benzin.

101. Det er korrekt, at efterspørgslen er koncentreret, og at aftagerne er velinformerede. Det giver imidlertid ikke i sig selv aftagerne større muligheder for at komme uden om TotalFina/Elf. Supermarkeds kæderne har kunnet opbygge en uafhængig indkøbspolitik (i 1998 købte de [...] af deres forsyninger hos internationale oliehandlere)<sup>14</sup> ved brug af den logistik, de har haft adgang til. TotalFina/Elfs kontrol med logistikkæden vil kunne sætte selskabet i stand til selektivt at straffe de supermarkeds kæder eller andre detailforhandlere, der ikke følger en forhøjelse af detailpriserne.

### **2.3. KONKLUSION**

102. Efter fusionen vil det nye selskab beherske en stor del af forsyningskilderne og logistikkæden (import, transport og distribution) for raffinerede produkter i Frankrig. TotalFina/Elf bliver i stand til at forhøje de priser, der anvendes over for aftagerne på det eksterne marked for benzin, diesel og fyringsolie enten i hele Frankrig eller i hver af de seks regioner uden at måtte frygte for, at konkurrenterne eller kunderne vil kunne gøre en sådan prisforhøjelse urentabel. Den anmeldte fusion vil følgelig føre til, at TotalFina/Elf får en dominerende stilling på det eksterne marked for benzin, diesel og fyringsolie, der vil hæmme den effektive konkurrence på disse markeder betydeligt.

## **3. MARKEDET FOR TILRÅDIGHEDSSTILLELSE AF LAGERKAPACITET I IMPORT-DEPOTER TILSLUTTET MASSETRANSPORTSYSTEMER**

### **3.1. Det relevante marked**

#### *3.1.1. Produktmarked*

103. Importdepoterne er konfigureret til at kunne modtage store skibe (fra 30 kt til 50 kt). De kan rumme alle olieprodukter, og de største af dem er tilsluttet 2 massetransportssystemer. Importdepoterne kan spille samme rolle som kystlagrene og distributionslagrene med hensyn til forsyning af tankstationer i nærheden.
104. Der findes en efterspørgsel efter lagerkapacitet i importdepoter tilsluttet massetransportssystemer. Denne efterspørgsel udgår fra aktører, der opererer på et hvilket som helst sted, der betjenes af det massetransportssystem, importdepotet er tilsluttet.

---

<sup>14</sup> I 1998 importerede Frankrig 23 mio. tons raffinerede produkter, heraf 2 mio. tons benzin og 11 mio. tons diesel.

105. I Frankrig findes der 8 importdepoter, der er tilsluttet massetransportsystemer<sup>15</sup>. Der er tale om følgende depoter:

DPC St Pol	Kontrolleres af TotalFina/Elf sammen med andre olieselskaber	ODC (men skal gå gennem Totals raffinaderi i Mardyck og får i øjeblikket 99% af sine forsyninger herfra)	Nord- og Østfrankrig
CPA Duinkerken	-	ODC (men skal gå gennem Totals raffinaderi i Mardyck)	Nord- og Østfrankrig
CPA Rouen	-	Trapil, derefter DMM	Normandiet - Paris-området, Midt- og Østfrankrig
CIM Le Havre	Kontrolleres af Elf og Compagnie Nationale de Navigation i forening	Trapil, derefter DMM	Normandiet - Paris-området, Midt- og Østfrankrig
Stockbrest	-TotalFina/Elf: 40%	Tog	Vestfrankrig
Donges St Nazaire	Kontrolleres af Elf	DMM	Vestfrankrig, syd for Paris-området, Midt- og Østfrankrig
DPA Ambès/Bassens	TotalFina 27,9%, Elf 22,4% - vil således være kontrolleret af TotalFina/Elf efter fusionen	Tilsluttet tognettet og kan derfor transportere olieprodukter, som modtages via olierørledning fra Pauillac og Ambès, på hele tog.	Vestfrankrig
DP Fos	Kontrolleret af TotalFina/Elf efter fusionen  TotalFina 25,7%, Elf 25,7%	SPMR og to togspor til henholdsvis Toulouse og Dijon	Sydfrankrig, Rhône-Bourgogne og Toulouse

106. Hvis priserne for tilrådighedsstillelse af lagerkapacitet i importdepoter tilsluttet massetransportsystemer forhøjes i alle importdepoter, vil aftagerne være henvist til de kystdepoter eller importdepoter, der ikke er tilsluttet massetransportsystemer. Den manglende adgang til massetransportsystemer begrænser disse depoters muligheder for at kunne bruges som funktionelle alternativer til de importdepoter, der er tilsluttet massetransportsystemer. Kystdepoterne kan desuden ikke modtage store skibe, og forsyningsomkostningerne er derfor større. Markedsundersøgelserne har vist, at transportpriserne er 35% højere for flodskibe på 10 kt end for de store skibe på 30 kt og derover. Den kapacitet, som kystdepoterne kan tilbyde, vil ikke

<sup>15</sup> Depoterne i Lorient og Port-la-Nouvelle kan ganske vist modtage meget store skibe, men er ikke tilsluttet et massetransportsystem, hvilket reducerer deres bagland til en radius på 100-150 km. Shells depot i Pauillac er afhængigt af DPA med hensyn til videretransport af de vigtigste produkter, eftersom det ikke har anlæg til lastning af tankbiler eller tog og ikke er tilsluttet en olierørledning (bortset fra DPA Bassens).

blot være forbundet med større omkostninger, men de kan heller ikke tilbyde videretransport i et massetransportsystem.

107. Der findes derfor intet økonomisk rentabelt alternativ til de importdepoter, der er tilsluttet massetransportsystemer med hensyn til lagerkapacitet i importdepoter.

### *3.1.2. Geografisk marked*

108. Som nævnt ovenfor (nr. 21 ff.), tager den logistiske infrastruktur i Frankrig udgangspunkt i raffinaderierne og importdepoterne. Herfra forsynes de forskellige regioner i Frankrig via fem olierørledninger, i mindre omfang via tog. Efterspørgslen efter lagerkapacitet i importdepoterne kan for hvert importdepots vedkommende komme fra forskellige regioner. Importdepoterne på Atlanterhavskysten og kanalkysten er forbundet med regionerne Vest- og Midtfrankrig, Nordfrankrig, Normandiet - Paris-området og Østfrankrig. Dele af Vest- og Midtfrankrig og Østfrankrig kan forsynes både via DMM og Trapil. På samme måde kan Østfrankrig forsynes via Trapil, ODC-Nord og DMM. Disse forskellige muligheder gør det sandsynligt, at aftagerne vil kunne vælge mellem disse importdepoter, der er tilsluttet massetransportsystemer. Kun importdepoterne på Middelhavskysten som f.eks. DP-depotet i Fos forsyner et lokalområde, og der findes ikke nogen egentlige alternativer til dem. DP-depotet i Fos forsyner således Sydfrankrig og Rhône-Bourgogne. Der kan følgelig antages at bestå to geografiske markeder svarende til henholdsvis den nordlige og den sydlige del af Frankrig. Det vil imidlertid ikke ændre noget ved analysen, hvis hele Frankrig blev lagt til grund som det geografiske marked.

### *3.1.3. Væsentlig del af fællesmarkedet*

109. De ovenfor definerede geografiske markeder (det nordlige og det sydlige Frankrig eller hele Frankrig) udgør hver især en væsentlig del af fællesmarkedet som følge af deres geografiske udstrækning, befolkningstal og den rolle, import spiller i samhandelen med raffinerede produkter mellem Frankrig og de øvrige medlemsstater.

## **3.2. Vurdering**

110. Det er [...] af afgørende nødvendigt for et olieselskab at have kontrollen over sin egen logistik "for at kunne styre kvaliteten og forsyningerne, bevare den kommercielle fleksibilitet og reagere på krisesituationer". Kommissionen har beregnet tallene for kapacitetsandelene på grundlag af, hvilken form for kontrol (enekontrol eller kontrol i forening med andre) TotalFina/Elf har over de selskaber, der ejer depoterne. Den kapacitet, der er lejet ud til SAGESS, er ikke fratrukket den operationelle kapacitet. Ifølge denne beregning vil TotalFina/Elf, selv om man medregner Frontignan, få kontrol med [50-60%]\* af lagerkapaciteten i importdepoterne, enten alene ([40-50%]\*) eller sammen med andre ([0-10%]\*).
111. På regionalt plan vil fusionen resultere i følgende situation:

	<b>Nord:</b> Nordfrankrig, Normandiet - Paris-området, Vest- og Midtfrankrig, Alsace Lorraine	<b>Syd:</b> Sydfrankrig, Rhône Bourgogne (uden Frontignan)
Importdepoter tilsluttet massetransportsystemer	[65-75%]*	[90-100%]*

112. TotalFina har peget på, at den nye koncern ikke vil være i stand til at handle uafhængigt med hensyn til fordelingen af lagerkapaciteten for importerede raffinerede produkter, eftersom over halvdelen af disse infrastrukturer fortsat i det mindste til dels vil være kontrolleret af andre, der er uafhængige af den nye koncern og vil have tilstrækkeligt med forsyningskapacitet til at imødekomme efterspørgslen.
113. I de tilfælde, hvor et importdepot kontrolleres af TotalFina/Elf i forening med en eller flere tredjeparter, er det afgørende spørgsmål, om disse depoter vil imødegå en strategi fra TotalFina/Elf gående ud på at udnytte sin markedsstyrke. Det er der kun ringe sandsynlighed for, fordi det ville resultere i en blokering i de ledende organer i disse depoter. Hvis de pågældende medejere var olieselskaber, ville de have samme interesse som TotalFina/Elf i at afskære andre fra at få adgang til depoterne. Hvis de ikke var olieselskaber, ville de blive endnu mere berørt end TotalFina/Elf (som har vidtspændende aktiviteter) af en sådan blokering.
114. Selv om de konkurrerende olieselskabers lagerkapacitet ikke i øjeblikket er optimalt udnyttet, vil de have tendens til at opretholde en strategisk lagerkapacitet for at kompensere for tab af produktionskapacitet (midlertidigt eller strukturbetinget)<sup>16</sup>, åbne mulighed for eksport eller distribution til det indre af Frankrig, hvor de har en overskudsproduktion på lokalt plan, eller for at importere produktet i de regioner, hvor produktionen ikke kan dække efterspørgslen. Endelig gælder, at selv om lagerkapaciteten måske vil være stor nok til at imødekomme en mere efterspørgsel efter benzin, er lagerkapaciteten for fyringsolie og diesel langt mere begrænset.
115. I det sydlige Frankrig vil der ske gennemgribende ændringer i DP-depotet i Fos. Aktionærerne i dette depot er TotalFina (25,7%), Elf (25,7%), det uafhængige lagerselskab Vopak (21,3%), det italienske olieselskab Agip (13,8%) og den uafhængige olievirksomhed Thévenin-Ducrot (7,7%). Aktionærerne har hver især ret til en lagerkapacitet svarende til deres kapitalandel. Hvis de vil leje en del af deres kapacitet ud, skal de gøre det via depotselskabet. Før fusionen havde alle aktionærerne en interesse i at stille deres frie kapacitet til rådighed for depotselskabet, som havde vedtægtsmæssig pligt til at tilbyde den på markedet. Depotselskabet kunne eventuelt udøve markedsstyrke via prisen, men ikke via de disponible mængder. Efter fusionen vil TotalFina/Elf få den fulde kontrol med depotet. Det nye selskab bliver ikke alene den største kapacitetsindehaver, men får også det afgørende ord at skulle have sagt med hensyn til depotets drift. Dets kapacitetsrettigheder bliver større end dets behov. Den overskydende kapacitet vil blive stillet til rådighed for depotselskabet, som det selv kontrollerer. Via den måde, hvorpå TotalFina/Elf behandler sin egen og de andre aktionærers overskydende

<sup>16</sup> Importen vil kunne stige i de kommende år, bl.a. på grund af de stadig strengere kvalitetsspecifikationer, idet nogle indenlandske raffinaderiselskaber har midlertidige vanskeligheder ved at producere den nye kvalitet (lavere indhold af aromastoffer, benzen og svovl).



kapacitet, får selskabet mange muligheder for at kontrollere konkurrencen. Det får således kontrol med, hvilke mængder der skal stilles til rådighed for depotselskabet, Eftersom det selv kontrollerer depotselskabet, får det også indflydelse på priserne for al den kapacitet, der stilles til rådighed, både sin egen og de andre aktionærers.

116. DP-depotet i Fos er kun udsat for en marginal konkurrence med hensyn til importlagerkapacitet i Sydfrankrig og Rhône-Bourgogne. Denne konkurrence udgår fra depoterne i Frontignan og Port-la-Nouvelle, der har en stor kapacitet, men kun kan forsyne et lokalområde, fordi de ikke er tilsluttet et massetransportsystem. Som nævnt ovenfor, blev der under markedsundersøgelsen sat spørgsmålstegn ved Frontignans konkurrencedygtighed.
117. I halvdelen af det nordlige Frankrig vil den eneste konkurrence til TotalFina/Elf på markedet for lagerkapacitet i importdepoter tilsluttet et massetransportsystem komme fra det uafhængige lagerselskab CPA (depoter i Dunkerque, Rouen og Brest). Som nævnt ovenfor, vil det nye selskab få en blokerende minoritetspost i CPA.

### 3.3. KONKLUSION

118. TotalFina/Elf kommer således til at beherske det logistiske apparat til oplagring af importerede raffinerede produkter og bliver i stand til at gøre det vanskeligere og mere bekosteligt for de uafhængige aktører at få adgang til markederne for distribution af raffinerede olieprodukter. Den anmeldte fusion vil føre til skabelse af en dominerende stilling på markederne for tilrådighedsstillelse af lagerkapacitet i importdepoter tilsluttet et massetransportsystem.

## 4. MARKEDET FOR TRANSPORT AF RAFFINEREDE PRODUKTER VIA OLIERØRLEDNING

### 4.1. Det relevante marked

#### 4.1.1. Produktmarked

119. De olierørledninger, der transporterer de færdige olieprodukter (benzin, diesel, fyringsolie), er logistiske midler, som de forskellige aktører i oliebranchen - olieselskaber, uafhængige forhandlere og supermarkeds kæder - bruger til at modtage og distribuere raffinerede produkter. Ligesom for oliedepoterne gælder, at det er en forudsætning for en effektiv konkurrence på markedet for distribution af brændstoffer, at olierørsystemerne er uafhængige.

120. De vigtigste olierørsystemer er følgende:

Område	Le Havre – Paris	Middelhavet – Rhône	Donges – Melun – Metz	ODC-Nord ODC-Sud
<b>Olierørledning</b>	<b>Trapil</b>	<b>SPMR</b>	<b>DMM</b>	<b>ODC</b>
<b>Ejer</b>	Trapil	Trapil	SFDM (før 1993 Trapil)	Trapil
<b>Aktionærer</b>	TotalFina (35%)/ Elf (27%), Esso (11,67%), BP (6,42%), Shell (14,62%) Mobil (5,74%)	TotalFina (32,5%)/ Elf (14,1%) + Trapil (5%), Esso (14,16%), BP (12,16%), Shell (16,16%) Mobil (3%) Petrofrance (1,55%), TD (0,8%), Propetrol (0,55%)	Elf (49%)/ CNN (31%)/ Port Nantes St Nazaire (10%)/ Bolloré (10%)	NATO
<b>Gennemsnitlig kapacitet</b>	450 - 1800 m <sup>3</sup> /h	550 – 1200 m <sup>3</sup> /h	360 m <sup>3</sup> /h	
<b>Diameter (tommer)</b>	10/12	10/12	10/12	
<b>Raffinaderi/import</b>	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
<b>Trafik i tons i 1995</b>	18.678	8.448	2.308	2.050
<b>Trafik i tons i 1998</b>	20.967	9.020	2.949	2.692

121. Transporten af de færdige olieprodukter foretages normalt "internt" af de fleste olieselskaber, der selv sørger for transporten af færdigprodukterne fra importdepotet og raffinaderiet til deres egne lagre. Traditionelt<sup>17</sup> har olieselskaberne tilsammen haft majoriteten i de selskaber, der driver olierørledningerne. De samme olieselskaber er samtidig de største brugere af olierørledningerne og dermed også deres største kunder. Der kan dog også gives adgang til andre kunder end olieselskaber, som ikke nødvendigvis er aktionærer i de selskaber, der driver olierørledningerne, f.eks. de store supermarkeds kæder. Der findes derfor et marked for transport af raffinerede olieprodukter via olierørledninger. Disse transporttydelser udbydes enten direkte af de selskaber, der driver olierørledningerne, eller via olieselskaberne, der er de største brugere.
122. Transporten af færdigprodukter over lange afstande foregår ikke kun via olierørledninger, men også på flodskibe og tog. Olierørledningerne tegner sig for 72% af transporten af olieprodukter inde i landet i Frankrig, dernæst kommer jernbanen, der tegner sig for 15%, og endelig flodskibe med 13%.
123. Olierørledningen er det billigste transportmiddel. De andre transportmidler benyttes stor set ikke mere i de områder, hvorigennem der går olierørledninger. Hvor der ikke findes en olierørledning, spiller jernbanen en vigtig rolle. Der bruges dog kun tog, når der findes særlige lasteanlæg, og det forudsætter rammeaftaler med det franske jernbaneselskab, SNCF. Via sådanne aftaler kan man efter en rabat nå ned på en transportpris, der svarer nogenlunde til, hvad transport via olierørledning koster. I praksis er der imidlertid hidtil kun indgået ganske få aftaler af den art. Som eksempel kan dog nævnes DP-importdepotet i Fos, hvorfra der benyttes tog til transporten frem til lagrene i Toulouse og Dijon.
124. Ud fra en gennemsnitsbetragtning er togtransport imidlertid forbundet med større omkostninger ([...])\* og større usikkerhed i planlægningen af transporten og omkring dens varighed, og desuden indebærer togtransport udgifter til infrastrukturer og lastning/losning, der gør denne transportform mindre praktisk end transport via olierørledning. Det er ganske betegnende, at togtransporten er blevet mere udbredt i to regioner, hvor der enten ikke findes nogen olierørledning (Toulouse), eller hvor den eksisterende SPMR-olierørledning er overbelastet, medens ODC's har kvalitetetproblemer (Dijon). Togtransport kan derfor ikke medregnes til det relevante marked.
125. Med hensyn til transport med tankbil bemærkes, at dette transportmiddel rent bortset fra den meget højere transportpris kun kan bruges over afstande på 30-50 km i meget befolkningstætte områder og 150 km i andre områder. Denne transportform udgør derfor ikke noget alternativ til olierørledningen.

---

<sup>17</sup> Fordelingen af kapitalen i olierørledningerne er baseret på markedsandelene tilbage i 50'erne.

126. I nedenstående tabel angives transportomkostningerne for de forskellige transportformer (ekskl. håndteringsomkostninger):

Transportomkostninger		FRF / t / km
Olieledning	Trapil	[...]*
	SPMR	[...]*
	DMM	[...]*
Tankbil	20 t	[...]*
	38 t	[...]*
Jernbane	2 000 t	[...]*
	1 000 t	[...]*
	Hel vogn	[...]*
Tankskib (10 000 t)	Le Havre – Bordeaux (1 100 km)	[...]*
	Fos – Port-la-Nouvelle (300 km)	[...]*
Flodskib	Reichstett – Mulhouse	[...]*

127. Ved disse prisforskelle må der tages hensyn til, at brændstofefterspørgslen i engrosledet er meget følsom over for prisudsving. En prisstigning på gennemsnitligt blot 1% kan betyde, at man mister kunder.

#### 4.1.2. Geografisk marked

128. Af samme årsager som dem, der gør sig gældende for markederne for tilrådighedsstillelse af lagerkapacitet i de importdepoter, der er tilsluttet et massetransportsystem, kan det geografiske marked her opdeles i to zoner. Den ene omfatter den nordlige halvdel af Frankrig (der forsynes via Trapil, DMM og ODC-Nord). Den anden omfatter den sydlige halvdel af Frankrig (inkl. området langs Rhône-floden) og forsynes via SPMR og marginalt via ODC-Sud.

## 4.2. VURDERING

### 4.2.1. Olierørledningerne og de konkurrerende transportformer

#### - Den kommercielle drift af olierørledningerne

129. De tre store olierørledninger (DMM, Trapil og SPMR) opererer med nogenlunde samme takster, gennemstrømningsvolumen, fleksibilitet i leverancerne, driftsfrekvens og driftsmetoder.

130. Kapitalandele i de tre olierørledninger giver ikke ret til kvoter, men derimod forret på brændstofleverancer i tilfælde af en kvotering. Kvoteringen beregnes på basis af transportvolumen i de foregående tre år.

131. Med hensyn til adgangen til olierørledningerne foregår der ingen forskelsbehandling mellem aktionærer og tredjeparter. I Trapil-systemet er der dog tendens til, at tredjeparter lader leverandørerne stå for alle transporter, for fra og med en omsætning på [...] yder Trapil en rabat pr. omsætningstranche. Den gennemsnitlige rabat til en aktionær lå i 1998 på omkring [...]\*. SPMR og DMM yder ingen rabat baseret på det transporterede volumen. Trapil, SPMR og DMM anvender en grundtakst pr. ton alt efter afstanden. I forhold til denne grundtakst indregnes der i taksten, der udtrykkes i FRF/m<sup>3</sup>, et tillæg for benzin ([...]\*).

- Konkurrence mellem olierørledninger og inden for samme olierørledning

132. Konkurrencen på markedet udspiller sig på to niveauer. For det første mellem konkurrerende olierørledningssystemer, f.eks. mellem Trapil og DMM. For det andet kan den også udspille sig inden for en og samme olierørledning. Olieselskaberne udbyder transport via olierørledning og konkurrerer indbyrdes i forhold til rørledningsselskabet. I det omfang, hvor rørledningen kontrolleres af det ene af dem, eller hvor den i vid udstrækning bruges til at transportere produkter leveret af aktionærene, er der et stærkt incitament til, at rørselskabet og olieselskaberne afstemmer deres forretningspolitik indbyrdes.

#### 4.2.2. *Fusionens virkninger på markedet for transport af raffinerede produkter via olierørledning i den nordlige del af Frankrig*

- Virksomheder for konkurrencen inden for samme olierørledning

##### *Trapil*

133. Kapitalen i Trapil ejes for størstepartens vedkommende af de olieselskaber, der opererer i Basse Seine-regionen. Flere ikke-integrerede aktører har udtalt, at der ved driften af rørledningen især tages hensyn til disse olieselskaber, som har fælles interesser. Det bemærkes dog, at før fusionen kunne der skabes et flertal omkring de to hovedaktionærer, TotalFina og Elf. Elf havde desuden ingen raffinaderier i Basse Seine-regionen, og Elf havde derfor ikke nødvendigvis altid samme holdning eller adfærd som de selskaber, der har raffinaderier i området. Efter fusionen får TotalFina kontrollen med Trapil og dermed også med den daglige drift af olierørsystemet. Det vil herefter stort set kun være olieselskaber med raffinaderier i Basse Seine, der er aktionærer i Trapil, og hovedaktionæren bliver TotalFina/Elf, der desuden kontrollerer CIM-importdepotet og det største af de raffinaderier, der forsyner Trapil. De andre olieselskaber vil derfor have en helt klar interesse i at afstemme deres adfærd efter den nye koncerns.

- Virksomheder for konkurrencen mellem olierørledninger

##### *DMM*

134. Elf har en aktiepost på 49% i SFDM, som står for driften af olierørledningen DMM (Compagnie Nationale de Navigation har 31%, Bolloré Energie 10%, Port Autonome de Saint-Nazaire 10%), og har ret til at udpege fire af de otte medlemmer i bestyrelsen. Bestyrelsesformanden repræsenterer i henhold til vedtægterne Elf og har udslagsgivende stemme. I øvrigt forsynes olierørledningen hovedsagelig af Elfs raffinaderier (Donges og Grandpuits), og Elf er også langt den største kunde. Elf kontrollerer således SFDM. [...]\*. Anmodninger fra tredjeparter

om adgang til rørledningen behandles direkte af SFDM's generaldirektør og salgsdirektør. [...]\*

135. DMM har strategisk betydning for Elf, fordi rørledningen går langs en akse, der forbinder Elfs raffinaderier i Donges og Grandpuits og Elf-Atochems petrokemiske fabrikker i Carling i Lorraine. Via DMM kan Elf afsætte en betydelig del af sin overskudsproduktion fra Donges-raffinaderiet i Frankrig og dermed begrænse eksporten.

#### *ODC*

136. ODC drives af Trapil. ODC's olierørledninger bruges ikke så meget, fordi der er tale om en gammel konstruktion. Ud fra ønsket om at optimere afsætningen fra raffinaderiet i Dunkerque har TotalFina investeret i en modernisering af den del, der forbinder Dunkerque med Cambrai (pumpestationer). [...]\*. TotalFina har således en bestemmende indflydelse på ODC-Nord, som vil blive øget yderligere efter fusionen.
137. Efter fusionen vil TotalFina/Elf besidde ca. 61% af kapitalen i Trapil og som beskrevet ovenfor få kontrol med eller bestemmende indflydelse på de to olierørledninger, som i et vist omfang vil kunne erstatte Trapil (DMM for Orléans, Tours, den sydlige del af Paris-området og Østfrankrig, ODC-Nord for Østfrankrig).
138. I Paris-området forsyner Trapil i dag alle distributionslagrene med undtagelse af lageret i Ferté Allais, der forsynes via DMM. DMM-rørledningen kan imidlertid være en potentiel konkurrent til LHP/Trapil-ledningen. Takster, gennemstrømningsvolumen, leverancefleksibilitet, driftsfrekvens og driftsmetoder i DMM svarer nogenlunde til Trapils.
139. De produkter, der transporteres via DMM, konkurrerer desuden med ODC. Via ODC-Nord transporteres der produkter fra Dunkerque til SFDM-depotet i Châlons-sur-Marne, som derefter går videre til Langres, før de transporteres op til lagrene i Strasbourg. Rørledningen udnytter endnu ikke sin nominelle kapacitet på 5 mio. m<sup>3</sup> (1998: 3,4 mio. m<sup>3</sup>) og vil hurtigt kunne øge kapaciteten til 7 mio. m<sup>3</sup>.
140. DMM kan udnyttes til at lægge et konkurrencepres på Trapil. [...]\*
141. I samme kontekst afgav de franske konkurrencemyndigheder efter anmodning fra økonomi- og finansministeriet den 28. september 1993 en udtalelse, hvori de fandt, at hvis man tillod Trapil at overtage driften af DMM, ville det styrke Trapils allerede dominerende stilling inden for transport af raffinerede produkter via olierørledning til Paris-området.
142. Den nye koncern TotalFina/Elf vil tegne sig for over [...] af trafikken i DMM-ledningen (i volumen) og [...] af den raffinaderikapacitet, der via DMM og Trapil kan forsyne Paris-området. At et olieselskab, der kontrollerer og er den største leverandør til de eneste to konkurrerende olierørledninger (Trapil og ODC-Nord), er medejer af SFDM, kan ikke undgå at mindske konkurrencen meget kraftigt.
143. Det må således konkluderes, at den anmeldte fusion vil give TotalFina/Elf en dominerende stilling på markedet for transport af raffinerede produkter via olierørledning i den nordlige del af Frankrig.

#### 4.2.3. Fusionens virkninger på markedet på transport af raffinerede produkter via olierørledning i den sydlige del af Frankrig

- Fusionens virkninger for konkurrencen inden for olierørledningerne

##### SPMR

144. Denne olierørledning vil være kontrolleret af TotalFina/Elf med 51,6% efter fusionen. Elf og TotalFina/Elf har i dag henholdsvis 32,5% og 14,1% af kapitalen, og Trapil, som vil blive kontrolleret af TotalFina/Elf, har 5%. Den samlede kapitalandel efter fusionen vil give den nye koncern vetoret i spørgsmål om ledelsen af SPMR og dermed en form for kontrol. Alle beslutninger i SPMR træffes med to tredjedeles flertal.
145. Driften af SPMR er blevet overdraget til Trapil på ubestemt tid (opsigelse med tre års varsel). Trapils og SPMR's hovedaktionærer har udarbejdet en plan, der tager sigte på at realisere synergieffekter for at nedbringe deres driftsomkostninger.
146. I SPMR foretages der undertiden kvotering. Det kan reducere det volumen, der transporteres, med op til 50%. Kvotering indføres bl.a. efter lejlighedsvis spidsbelastning, når der er meget stærk efterspørgsel efter fyringsolie i kolde vintre, og under hensyn til problemer med skrøbelige anlæg. Mængderne tildeles på grundlag af det transporterede volumen i de foregående tre år, hvilket virker til fordel for de store olieselskaber, der traditionelt har været de største brugere, og til skade for supermarkeds kæderne og de andre uafhængige.
147. I TotalFinas handlingsplaner omtales disse afbrydelser i forsyningerne, [...]\*
148. Efter den anmeldte fusion vil SPMR være kontrolleret af TotalFina/Elf, og SPMR's mål vil blive afstemt efter hovedaktionærens. Det samme vil være tilfældet med de andre aktionærers interesser. Før fusionen måtte de forskellige olieselskaber, der var aktionærer i SPMR, med hensyn til driften af selskabet nå frem til et kompromis mellem deres egne mål og bl.a. tage hensyn til Elf, som havde en betydelig andel, men ikke nogen raffinaderier ved Berre-søen. Efter fusionen og i kraft af sin aktiemajoritet i SPMR og sin kontrol med selskabets drift samt i kraft af sin kontrol med det eneste importdepot, der er tilsluttet olierørledningen, nemlig DP-depotet i Fos, vil TotalFina/Elf være i stand til at fremtvinge en prisforhøjelse over for de virksomheder, der udbyder transport af raffinerede olieprodukter via olierørledning.

- Fusionens virkninger for konkurrencen mellem olierørledninger

149. ODC-Sud bruges ikke så meget i dag. Det er muligt, at den del af olierørledningen ODC-Sud, der løber fra Berre-søen (uden at være tilsluttet DP-depotet i Fos) og forsyner Strasbourg, bliver moderniseret i afventning af Reichstett-raffinaderiets lukning. Det er dog ikke sikkert, og muligheden for en sådan modernisering kan derfor ikke tages i betragtning i den konkurrenceretlige analyse af denne fusion.
150. Den anmeldte fusion vil følgelig give TotalFina/Elf en dominerende stilling på markedet for transport af raffinerede produkter via olierørledning i Sydfrankrig både i kraft af kontrollen med SPMR og i kraft af den ledende rolle, TotalFina/Elf får blandt de olieselskaber, der udbyder transportydelse via SPMR.

#### 4.2.4. De statslige tilsynsførendes kontrol

151. TotalFina har peget på, at sammenlægningen ikke vil sætte den nye koncern i stand til at udnytte olierørledningerne til skade for de andre aktører på markedet, dels på grund af den regulering, disse transportmidler er underlagt (drøftelserne i bestyrelserne i Trapil, DMM og SPMR foregår i nærværelse af repræsentanter for den franske stat, der har ansvaret for og beføjelser til at tilgodese den almene interesse), og dels på grund af de økonomiske realiteter, der bestemmer den måde, hvorpå olierørledningerne drives.
152. Kommissionen fastslår, at markedsstyrke kan udøves på niveauer, som ikke henhører under de ledende selskabsorganer, og som derfor ikke er synlige for de statslige tilsynsførende. Den, der har total kontrol med olierørledningen, kan f.eks. forhindre uafhængige aktører i at indføre nye produkter eller særlige produkter (f.eks. ved at kræve særlig transport for mærkevarer). Eller markedsstyrke kan udøves i forbindelse med ændringer i specifikationer (for øjeblikket er blyholdig superbenzin i Frankrig ved at blive skiftet ud med en blyfri superbenzin med tilsætningsstoffer).
153. Endelig kan den kontrol, der udøves af de statslige tilsynsførende, ikke indskrænke olierørselskabets handlefrihed. Der er absolut mulighed for, at disse selskaber får tilstrækkelig handlefrihed til at udøve markedsstyrke. Kommissionen vil ikke alene på grundlag af tilstedeværelsen af statslige tilsynsførende, der højst vil kunne skride ind over for et eventuelt misbrug af markedsstyrke, efter at en dominerende stilling er blevet skabt eller forstærket, kunne udelukke, at der bliver tale om skabelse eller styrkelse af en dominerende stilling.

### **4.3. Konklusion**

154. Den anmeldte fusion vil eliminere den konkurrence, der kunne bestå inden for olierørledningen Trapil. Det samme er tilfældet med konkurrencen mellem de forskellige olierørledninger i Nordfrankrig. DMM påfører f.eks. Trapil marginal konkurrence med hensyn til forsyning af Paris-området og området Le Mans, Tours og Orléans. På samme måde er DMM en konkurrent til ODC i Østfrankrig.
155. Eftersom TotalFina/Elf får kontrollen med de selskaber, der driver Trapil og DMM, er det rimeligt at antage, at der herefter ikke bliver nogen konkurrence mellem disse to olierørledninger. Når et af raffinaderierne i Basse Seine bliver medejer af SFDM, der står for driften af DMM, kan det ikke undgå at gøre SFDM mindre tilbøjelig til at tage konkurrencen op med det største transportsystem for raffinerede produkter fra raffinaderierne i Seine-dalen.
156. Den anmeldte fusion fører følgelig til skabelse af en dominerende stilling for TotalFina/Elf på markederne for transport af raffinerede produkter via olierørledning i den nordlige og den sydlige halvdel af Frankrig.



## 5. SALG AF BRÆNDSTOFFER PÅ MOTORVEJE

### 5.1. Det relevante marked

5.1.1. *Produktmarked: Tankstationer på motorveje tilhører et andet marked end markedet for salg af brændstoffer uden for motorveje*

- Indledning

157. Detailsalg af brændstoffer omfatter salg af brændstoffer til bilister i tankstationer. Der er hovedsagelig tale om benzin og diesel. På efterspørgselssiden er der ingen substitution mellem de to produkter, eftersom bilisterne er nødt til at bruge det brændstof, der passer til deres biler. I distributionsleddet sælges begge produkter altid samme sted. Desuden er der stort set sammenfald mellem de to produkters markedsandele og deres markedsandele tilsammen. I denne sag antages de relevante produktmarkeder i detailleddet derfor at være detailsalg af brændstoffer som helhed.
158. Der findes flere typer motorveje i Frankrig, bl.a. betalingsmotorveje, der er omfattet af en statskoncession, almindelige, ikke-koncessionerede motorveje, ringveje og visse hovedveje. Betalingsmotorveje er givet i koncession til private selskaber, som anlægger og driver motorveje til gengæld for retten til at opkræve brugerbetaling (*péage*) hos bilisterne. De franske motorveje tilhører enten staten eller regionale myndigheder, eller de tilhører helt eller delvis private eller blandede virksomheder. De sidstnævnte har af staten eller lokale myndigheder fået koncession på at anlægge og drive motorveje. De giver derefter brændstofforhandlere bevilling til at drive tankstationer på motorvejen. Motorvejskoncessionerne gælder i perioder fra 15 til 30 år, men de koncessioner, der gives direkte af staten eller lokale myndigheder, gælder normalt i 30 år.
159. På markedet for detailsalg af brændstoffer via net af tankstationer må der foretages en sondring, alt efter om tankstationerne ligger på eller uden for motorvej. Denne sondring er nødvendig, fordi salg af brændstoffer i de to kategorier af tankstationer foregår under vidt forskellige konkurrenceforhold.
160. TotalFina mener, at detailsalg af brændstoffer på de franske motorveje ikke udgør et særskilt marked i forhold til salg af brændstoffer uden for motorvej. TotalFina gør gældende, at forbrugerne altid har reel mulighed for at vælge mellem tankstationer, der ligger på en motorvej, og tankstationer beliggende uden for motorvej. Bilerne kan køre over 600 km på en tank, hvilket skal sammenholdes med den gennemsnitlige strækning, der tilbagelægges på motorvej, nemlig ca. 100 km. Samtidig foregår der en konstant udskiftning af trafikken på motorvej, idet der kører biler til og fra med intervaller på gennemsnitligt 30 km. Bilisterne kan altid tanke op uden for motorvej, uanset hvor de skal hen. Dette bevirker, at der er stor gennemtrængning mellem motorvejs salg og salg uden for motorvej, at tankstationerne på motorvej ikke er ret besøgte ([...]\* af trafikken), og at salget på motorvej er gået ned. I Frankrig informeres bilister, der ikke så hyppigt kører på en bestemt motorvejsstrækning, desuden jævnligt om prisforskelle mellem tankstationer på og uden for motorvej via særlige brochurer.

- Prisforskelle som tegn på forskellige markeder

161. Ifølge oplysninger fra TotalFina ligger priserne på blyfri 98-benzin på motorvej [...] (gennemsnit over perioden fra 1. januar 1998 til 30. september 1999) over priserne uden for motorvej. Denne prisforskel afspejler imidlertid forskellen i gennemsnitspriserne på markedet, eftersom den er baseret på TotalFinas priser. En sammenligning mellem TotalFinas motorvejspriser (der er repræsentative for priserne) og de priser, supermarkedskæderne anvender uden for motorvej, viser tværtimod en gennemsnitlig prisforskel på [...] over samme periode. En sammenligning af motorvejspriserne for alle mærker med gennemsnitspriserne for alle mærker uden for motorvej viser en prisforskel på over [...] i forhold til priserne uden for motorvej i 1998 (mod [...] i 1997 og [...] i 1996).
162. I sit svar på klagepunktsmeddelelsen anførte TotalFina, at Kommissionen ikke alene på grund af en prisforskel kunne fastslå, at der findes et særskilt marked, navnlig ikke da prisforskellene mellem tankstationer på og uden for motorvej vil være de samme som prisforskellene mellem alle tankstationer uden for motorvej. I 1998 lå TotalFinas priser uden for motorvej (TotalFina er det olieselskab, der har de højeste gennemsnitspriser) [...] over gennemsnitspriserne i supermarkedskæderne og [...] over gennemsnitspriserne uden for motorvej, men [...] under gennemsnitspriserne for alle mærker på motorvej. Denne påstand er ikke overbevisende. Som det forklares i denne beslutning, beror forskellen mellem priserne på og uden for motorvej på forskellene i de vilkår, hvorunder udbud og efterspørgsel stilles over for hinanden. At sammenligne prisforskelle, som det foreslås af TotalFina, er derfor uinteressant, eftersom de tankstationer uden for motorvej, hvor priserne er højere, ikke ligger i forlængelse af hinanden, sådan som det er tilfældet på motorvejen.
163. Selv om den tildels retfærdiggøres af højere driftsomkostninger (bl.a. på grund af en højere afgift til koncessionshaveren samt forpligtelsen til at holde døgnåbent og tilbyde forskellige andre ydelser osv.), ville denne prisforskel ikke kunne være af varig karakter, hvis tankstationerne på motorvej reelt konkurrerede med andre tankstationer beliggende i nærheden af motorvejen. For hvis forbrugerne havde et reelt valg mellem de to alternative muligheder for at tanke bilen op, ville priserne tilnærme sig den samme markedspris, der ville afspejle udbuddet fra både motorvejtankstationer og tankstationer uden for motorvej.
164. På samme måde viser en undersøgelse af relationerne mellem daglige eller ugentlige udsving i priserne mellem de gennemsnitspriser, TotalFina har opgivet for tankstationer uden for og på motorvej i perioden fra 1. januar 1998 til 30. september, at der ikke er nogen eller kun en ganske ubetydelig korrelation ([...]) i betragtning af de ensartede engrospriser i denne distributionssektor. Der er tendens til, at priserne uden for motorvej i løbet af 1998 hurtigere blev tilpasset til de faldende Platt's-noteringer end priserne på motorvej. Forskellen mellem gennemsnitsprisen ekskl. afgifter på 1 liter blyfri 98-benzin er steget fra [...] FRF i januar 1998 til [...] FRF i december 1998. Omvendt blev den efterfølgende stigning i Platt's-noteringerne ikke ledsaget af nogen indsnævring af denne forskel, som i september 1999 lå på [...] FRF.

165. Endelig anerkendes de store prisforskelle mellem brændstofsalg på motorvej i almindelighed og brændstofsalg uden for motorvej i udbudsmaterialet fra DDE (Directions départementales de l'équipement). DDE er de bevillingsgivende myndigheder for tankstationer på de ikke-koncessionerede motorveje. [...]\*

- Efterspørgslen efter brændstoffer på motorvej afhænger af andre parametre end efterspørgslen efter brændstoffer uden for motorvej

166. En gennemgang af gennemsnitsforbruget uden for motorvej og på motorvej (se tabellen nedenfor) viser de samme tendenser for brændstofsalg på og uden for motorvej. Det er derfor ikke indlysende, at efterspørgslen - som påstået af TotalFina - reelt har tendens til at blive flyttet over til tankstationer uden for motorvej. Denne påstand har derfor ingen relevans som belæg for, at de to typer tankstationer konkurrerer med hinanden.

	<u>1994</u>	<u>1995</u>	<u>1996</u>	<u>1997</u>	<u>1998</u>
<b><u>SALG PÅ MOTORVEJ (KT)</u></b>					
Benzin	908	852	799	788	781
Diesel	<u>1449</u>	<u>1519</u>	<u>1509</u>	<u>1587</u>	<u>1684</u>
	2357	2371	2308	2375	2465
<b><u>SAMLET DETAILSALG (KT)</u></b>					
Benzin	16122	15379	14738	14377	14289
Diesel	<u>15649</u>	<u>16532</u>	<u>17139</u>	<u>18118</u>	<u>19005</u>
	31771	31911	31877	32495	33294

167. I sit svar på klagepunktsmeddelelsen opgav TotalFina en anden serie data, som selskabet mener viser, at brændstofsalg på motorvej ikke har udviklet sig i takt med stigningen i antallet af km, der tilbagelægges på motorvej. Ifølge TotalFina hænger dette sammen med konkurrencen fra de store supermarkedskæder, der har erobret kunder på bekostning af tankstationerne på motorvej. Men TotalFina glemmer her, at der er sket en udvikling i motorvejstrafikken, idet bilernes benzinforbrug er faldet, og nærtrafikkens andel af den samlede trafik er steget.

168. Efterspørgslen efter brændstoffer på motorvej ser ud til at bero på andre parametre end brændstofefterspørgslen uden for motorvej. Bilisterne bruger motorvejen for at kunne komme hurtigere frem og få adgang til alle de andre faciliteter, der findes på motorveje som f.eks. tankstationer, restauranter, rasteplasser osv. Det har bl.a. den konsekvens, at brændstofprisen ikke har så stor betydning. Når man har betalt en motorvejsafgift, er man nok mindre tilbøjelig til at bruge tid på at finde en billigere tankstation uden for motorvejen, men det er ikke nogen afgørende faktor. Der er derfor ingen grund til at sondre mellem tankstationer på motorvej, alt efter om der er tale om en betalingsmotorvej eller ej (af samme grunde har de tyske konkurrencemyndigheder tidligere fastslået, at de tyske motorveje udgjorde et

særskilt marked i forhold til resten af markedet for detailsalg af brændstof, selv om man ikke skal betale for at køre på dem). [...]\*

169. I sit svar på klagepunktsmeddelelsen har TotalFina fremhævet, at brugerne træffer et valg, når de gør holdt for at tanke op på en tankstation på motorvej, for de kunne lige så godt købe benzin uden for motorvejen. [...]\*
170. Med sine udtalelser om, at det kun er en lille del af brugerne, der køber brændstoffer på motorvej, og at dette valg kun til dels er dikteret af prishensyn, har TotalFina kun bekræftet, at der er tale om en særskilt efterspørgsel i forhold til brændstofefterspørgslen uden for motorvej.
171. Denne særskilte karakter af brændstofefterspørgslen på motorvej beror også på, at den er sæsonbetonet. En stor del af salget på de franske motorveje i årets løb foregår i feriemånederne. For benzins vedkommende tegner alene de to måneder juli og august sig således for over 30% af salget (20% for tankstationer uden for motorvej). Lægger man månederne april og maj til, kommer man op på ca. 50% af det årlige benzinsalg. Samme tendens ses for diesel, selv om den er mindre markant. Generelt er salget altid større i de måneder, hvor der er feriedage.

- Forskellige adgangs- og konkurrencevilkår

172. Tankstationerne på de koncessionerede motorveje ejes for langt størstepartens vedkommende af olieselskaber, der er vertikalt integrerede og sælger deres egne brændstofmærker. Olieselskaberne driver ofte også tankstationerne på motorvejene. I alle tilfælde har de en absolut og central kontrol med den forretningspolitik, der føres i deres motorvejstankstationer med hensyn til salg af brændstoffer. Det ser ud til, at motorvejstankstationerne drives på en anden måde end tankstationerne uden for motorvejene. [...]\*
173. [...]\*
174. Der er seks olieselskaber, der har egne tankstationer på de franske motorveje (TotalFina, Elf, Shell, BP, Esso og Agip). På hele det franske motorvejsnet er der kun tre forhandlere, som ikke er olieselskaber, der har kunnet etablere sig, nemlig to uafhængige (Dyneff og Avia) og en supermarkedskæde (Leclerc). De tegner sig for under 2% af tankstationerne og brændstofsalg. Denne udbudsstruktur adskiller sig stærkt fra den, der gør sig gældende uden for motorvejene. Bortset fra supermarkedskæderne, der tegner sig for over halvdelen af brændstofsalg, findes der her et stort antal andre udbydere, som enten er olieselskaber eller uafhængige. I alle de interne papirer, TotalFina har udleveret til Kommissionen angående detailsalg af brændstoffer, har TotalFina med hensyn til sine priser uden for motorvej beregnet forskelle i gennemsnitspriser i forhold til supermarkedskæderne.
175. Det bemærkes desuden, at vilkårene for adgangen til motorvejsmarkedet er vidt forskellige fra de vilkår, der gælder på markedet uden for motorvej. For at få lov til at drive en motorvejstankstation kræves der en tilladelse i form af en bevilling fra det selskab, der står for driften af motorvejen (eller direkte fra staten, når der er tale om en ikke-koncessioneret motorvej). Tankstationerne sendes i udbud og tildeles de ansøgere, der opfylder de specifikke udbudsbetingelser. Efter en aftale indgået i 1992 mellem Union Française des Industries Pétrolières og Union des Sociétés d'Autoroutes à Péages har de nuværende forpagtere af motorvejstankstationer fået mulighed for at få forlænget deres bevilling på betingelse af en række økonomiske

tilsagn angående investeringer i tankstationerne. Det kan bevirke, at visse bevillinger bliver overordentlig langvarige, og det kan gøre det endnu vanskeligere for nye konkurrenter at få adgang til markedet.

- Konklusion

176. Af det ovenstående fremgår, at der findes en særskilt efterspørgsel efter brændstoffer på motorvej, som adskiller sig fra efterspørgslen uden for motorvej, og at udbuddet af brændstoffer på motorvej ikke påvirkes af udbuddet af brændstoffer uden for motorvej. Det bekræftes af de store vedvarende prisforskelle mellem brændstoffer solgt på og uden for motorvej. Det relevante produktmarked er derfor markedet for salg af brændstoffer på motorvej.

*5.1.2. Geografisk marked: Substitution mellem tankstationerne på hver motorvej på grund af en kædeeffekt*

177. TotalFina anfører, at konkurrenceforholdene på motorvej må analyseres på grundlag af strækninger på 100-150 km. Selskabet henviser i den forbindelse til Kommissionens beslutning i Total/Petrofina-sagen. Det glemmer imidlertid, at man lod spørgsmålet om den geografiske afgrænsning af markedet stå åbent. Derimod blev der i den beslutning, der blev vedtaget efter fusionsforordningens artikel 8 i Exxon/Mobil-sagen, lagt en definition til grund, der omfatter samtlige betalingsmotorveje.

178. TotalFinas betragtningsmåde er kunstig, fordi den ikke tager hensyn til den domino- eller kædeeffekt, der findes mellem tankstationerne. Den gennemsnitlige afstand mellem to tankstationer på motorvej er på ca. 40 km. Af oplysninger fra TotalFina fremgår, at "Total"-tankstationerne [...]\*. At hver tankstation foretager en sådan prisregistrering, er en af de faktorer, der taler for, at det geografiske marked mindst omfatter alle tankstationer på en motorvej.

179. TotalFina mener, at de motorvejstankstationer, der ligger på koncessionerede motorvejsstrækninger, hvor bilisterne endnu ikke skal betale motorvejsafgift, ikke er underlagt samme konkurrencevilkår som de tankstationer, der ligger på betalingsstrækninger.

180. TotalFina har udleveret ugentlige opgørelser over priserne i de konkurrerende tankstationer på motorvej samt i sine egne tankstationer, hvilket er oplysninger, der ikke forelå i de foregående sager. Disse oplysninger åbner mulighed for en yderligere uddybning af den konklusion, der blev draget i Exxon/Mobil-sagen, der var baseret på de motorvejsstrækninger, der ligger mellem betalingsbommene. Priserne i de tankstationer, der ligger på betalingsstrækninger, afviger ikke nævneværdigt fra priserne i de andre motorvejstankstationer.

181. De eneste undtagelser, der fremgår af opgørelserne over gennemsnitspriserne, drejer sig om følgende tankstationer: [...]\*. Disse tankstationer ligger sandsynligvis på motorvejsstrækninger, der hovedsagelig bruges til nærtrafik. F.eks. registrerer tankstationen [...]\* priserne i [...]\* overfor og i to tankstationer på den nærliggende hovedvej [...]\*.

182. Det bemærkes, at prisopgørelserne viser, at tankstationer på ikke-koncessionerede motorveje (eller motorvejsstrækninger), som [...]\*, udviser nogenlunde samme

priskarakteristika som tankstationer på koncessionerede motorveje. Disse motorveje må derfor også medregnes til markedet.

183. Det ser dog ud til, at visse motorveje, hvor priserne ligger tæt op ad priserne på markedet uden for motorvej, ikke kan medregnes i det relevante marked. Disse motorveje ligger for størstepartens vedkommende i byområder som f.eks. [...]\*.

5.1.3. *Geografisk marked: De fleste motorveje krydser hinanden, hvilket gør, at markedet i praksis omfatter salg af brændstoffer på hele motorvejsnettet i Frankrig*

184. Nedenstående tabel illustrerer, hvordan de forskellige franske motorveje krydser hinanden.

	A2	A23	A25	A26	A28	A19	A31	A35	A36	A39	A40	A41	A42	A43	A46	A47	A48	A49	A4E	A5	A50	A51	A52	A55	A57	A6	A61	A62	
A1	X		x	x																									
A2			x	x																									
A16				x	x																								
A13					x																								
A4				x															x										
A5				x		x	x																						
A6						x	x			x																			
A40												x	x															x	
A41											x			x															
A42											x				x														
A43												x						x											
A46																												x	
A47																													
A48														x					x										
A49																		x											
A11																													
A35									x																				
A36							x	x		x																			
A39							x	x	x																			x	
A8																						x	x			x			
A50																							x						
A51																													
A52																					x								
A55																													
A57																													
A61																													
A62																													
A63																													
A64																													
A7																x		x									x		
A71																													x
A72																x													
A75																													
A9																												x	
A10																													

185. Forbindelserne mellem motorvejene skaber en kædeeffekt, der breder sig fra den ene motorvej til den anden. En tankstation i nærheden af det sted, hvor to motorveje

krydser hinanden, vil ved fastlæggelsen af sine priser tage hensyn til priserne i de konkurrerende tankstationer på begge motorveje.

186. F.eks. [...]\*

187. Tilbage står, at de byområder, hvorigennem der går motorveje i form af ringveje eller bymotorveje, som f.eks. Bordeaux, Lyon, Marseille, Nantes og Paris, kan repræsentere tilstrækkeligt store huller i motorvejsnettet til, at konkurrencevilkårene ikke er de samme for f.eks. de motorveje, der går fra Nordfrankrig, og dem der ender i Sydfrankrig. Det er tydeligvis tilfældet med Paris-området som følge af trafiktætheden og områdets størrelse. Det er ikke sikkert, at det også er tilfældet i de andre nævnte områder, som er mindre, og hvor der nok er større transittrafik.

188. Det må således konkluderes, at der findes et samlet marked for salg af brændstoffer på motorveje i Frankrig. Det omfatter mindst de motorveje, der er nævnt under (i)-(iii) nedenfor. Selv om man antager, at byområder virkelig udgør en naturlig grænse mellem motorvejene, er det på grundlag af motorvejenes forbundethed rimeligt at definere tre relevante markeder, der på grund af kædeeffekten alle udviser en grad af substitution, der bevirker, at de udgør særskilte markeder. Der er tale om følgende motorvejskomplekser:

- (i) Normandiet / Nordfrankrig / Østfrankrig: A13, A16, A26, A28, A1, A2, A4, A5, A19, A6, A39, A36, A35, A40, A41 og A43
- (ii) Vestfrankrig / Sydfrankrig: A8, A11, A81, A10, A85, A83, A71, A72, A75, A9, A7, A46, A48, A49, A50, A52, A61, A62 og A20
- (iii) Sydfrankrig / Vestfrankrig: A63 og A64.

#### *5.1.4. Væsentlig del af fællesmarkedet*

189. Hvert af disse motorvejskomplekser udgør en væsentlig del af fællesmarkedet. For det første dækker de geografisk omfattende dele af Frankrig. For det andet er de hver især forbundet med motorvejsnettet i nabolande. De har således overordentlig stor betydning for transporten og trafikken i Den Europæiske Union. Faktisk foregår 79% af den transport, der foregår til lands i Frankrig, på vejene. Værdimæssigt tegner de varer, der transporteres på vejene, sig for 92% af samhandelen med de andre medlemsstater. Og endelig fremgår det af statistikker fra den tekniske analyseafdeling i det franske ministerium for offentlige arbejder, transport og boliger, at gennemsnitligt 10% af de biler og 30% af de lastbiler, der bruger det franske motorvejsnet, er udenlandske. Det betyder, at efterspørgslen efter brændstoffer på motorvej nok er europæisk, uanset hvilken motorvej der er tale om.

## **5.2. Vurdering**

190. I den nedenstående analyse lægges en markedsdefinition gående ud på et nationalt marked til grund. Denne analyse bevarer imidlertid sin gyldighed, selv om de geografiske markeder skulle stemme overens med de tre motorvejskomplekser, der er beskrevet ovenfor. For koncentrationsgraden er nogenlunde den samme, og de samme aktører er til stede på hvert af de tre markeder.

#### *5.2.1. Nuværende konkurrenceforhold*

191. Som det blev fastslået i Exxon/Mobil-beslutningen er markedet for salg af brændstoffer på motorvej helt klart præget af en mangel på konkurrence. For det første konkurreres der i alt væsentligt på prisen. Der er ikke noget større spillerum med hensyn til de andre konkurrenceparametre. Brændstoffer er homogene produkter med et lavt innovationspotentiale. Der er kun svage udsving i de mængder, der afsættes på markedet. For det andet kan aktørerne på markedet uden vanskelighed forudse og reagere på konkurrenternes handlinger. Udbuddet er meget koncentreret. Man kan så godt som omgående skaffe sig oplysninger om priser. Desuden opererer aktørerne på dette marked med stort set de samme omkostninger, de er alle vertikalt integrerede og aktive i hele Frankrig. Endelig er efterspørgslen for det tredje præget af meget ringe priselasticitet. Tilsammen fører alle disse faktorer til en markedsstruktur, der ikke virker fremmede for en konkurrencebetonet prisdannelse.

*5.2.1.1. Priserne er det eneste konkurrenceparameter for aktørerne på dette marked*

192. Prisen er stort set den eneste faktor, der skaber differentiering mellem de brændstoffer, der udbydes på markedet. Brændstoffer er generiske produkter, hvilket bevirker, at olieselskaberne ofte indgår aftaler om udveksling af produkter til forsyning af deres tankstationer.

193. Olieselskaberne har forsøgt at differentiere deres tankstationer uden for motorvej, men det har tilsyneladende ikke haft nogen større virkning på udbuddet på motorvej på grund af de ensartede, skrappe udbudsbetingelser, som motorvejselskaberne kræver opfyldt.

194. Markedet for detailsalg af brændstoffer er præget af ringe teknisk innovation. Den tekniske udvikling giver sig udslag i gradvise og ret langsomme ændringer i fremstillingsprocesser og produkter og ikke i bratte og revolutionerende omvæltninger.

195. I praksis kan konkurrencen på markedet for salg af brændstoffer på motorvej derfor kun udspilles på prisen.

*5.2.1.2. Ringe tilskyndelse til at konkurrere på prisen*

196. Som anført af TotalFina, er brændstofefterspørgslen på motorvej i Frankrig stort set stagnerende. Det bevirker, at aktørerne på dette marked kan forudse udviklingen på markedet med ret stor sikkerhed, og at der ikke er noget større incitament til at konkurrere om at tiltrække en større del af den fremtidige efterspørgsel.

197. Nedenstående tabel giver et overslag over TotalFinas, Elfs og konkurrenternes markedsandele (opgjort i mængder og målt i antal tankstationer på alle franske motorveje) i 1998.



	Antal tankstationer	Markedsandel tankstationer	Markedsandel i mængder
TotalFina	[...]*	[25-35%]*	[30-40%]*
Elf	[...]*	[15-25%]*	[10-20%]*
Shell	[...]*	[10-20%]*	[10-20%]*
Esso	[...]*	[10-20%]*	[10-20%]*
BP/Mobil	[...]*	[10-20%]*	[10-20%]*
Agip	[...]*	[<5%]*	[<5%]*
Andre	[...]*	[<5%]*	[<5%]*

198. Som følge af de meget langvarige tankstationsbevillinger er der ingen større sandsynlighed for, at disse tal vil ændre sig nævneværdigt i fremtiden, og procentandelene har da heller ikke ændret sig synderligt i de seneste år.
199. Tallene giver et indtryk af koncentrationsgraden før fusionen, med en koncentration mellem de fire største detailforhandlere på tæt ved 88% og et HHI-indeks på 2 444. Disse tal er udtryk for et stærkt koncentreret marked.
200. Der findes tre grupper af aktører. Den første er TotalFina, som er førende på markedet med en markedsandel på tæt ved [30-40%]\*. [...]\*. Den anden gruppe består af Elf, Shell, Esso og BP/Mobil med markedsandele på mellem 10% og 20%. Endelig findes der også en række små aktører som f.eks. Agip (7 tankstationer), Avia (8 tankstationer) og Dyneff (2 tankstationer). [...]\*.
201. Den stærke koncentration på dette marked skaber en indbyrdes afhængighed mellem de store aktører, som hver især let kan følge med i konkurrenternes forretningspolitik. Det sker på to planer - mellem mærker og mellem nabo-tankstationer. [...]\*.
202. Priserne er præget af meget stor gennemsigtighed. Benzin- og dieselpriserne annonceres, og der skiltes med dem på motorvejene. Priskonkurrence kan derfor få konkurrenterne til hurtigt at tilpasse deres priser.
203. Incitamentet til at konkurrere på prisen begrænses desuden af en vis ensartethed i omkostningerne. Omkostningerne er nogenlunde de samme fra den ene motorvejstankstation til den anden. Der er tale om eksterne priser, hvortil skal lægges de omkostninger, koncessionshaverens udbudsbetingelser afføder. Disse udbudsbetingelser er imidlertid altid de samme på samme motorvej, og der er kun få variationer fra den ene motorvej til den anden. Man kan således let få et godt indtryk af konkurrenternes omkostninger. Det gør det lettere for aktørerne på markedet at forudse, hvordan konkurrenterne vil reagere på et givet initiativ.
204. Det bemærkes, at alle de store aktører på markedet for salg af brændstoffer på motorvej er vertikalt integrerede. Bortset fra de tankstationer, der drives af de ikke-

integrerede aktører Avia og Dyneff, findes der kun 1 tankstation ejet af en supermarkeds kæde. At der er tale om aktører med samme integrationsgrad, har tendens til at gøre deres beslutningsprocesser og handlemåder på markedet ret ens og forudsigelige og til at mindske deres incitament til at konkurrere på prisen.

205. Endelig må det understreges, at hvert tankstationnet har en sådan udbredelse, at hvert mærke har tankstationer, der ligger lige før eller lige efter tankstationer ejet af hver af konkurrenterne. En aggressiv konkurrence koncentreret om et enkelt motorvejsafsnit kan derfor føre til represalier på et hvilket som helst andet motorvejsafsnit.
206. Det i forvejen ringe incitament til at konkurrere på prisen mindskes yderligere af efterspørgselsens lave priselasticitet. Det er generelt anerkendt, at brændstofforbruget ikke påvirkes nævneværdigt af prisudviklingen. For motorvejstankstationer gælder som beskrevet ovenfor, at der er mange forskellige grunde til at holde ind på en tankstation, og brændstofprisen har ikke større betydning end kundens tilfredshed med, hvordan andre af hans behov (spise, hvile osv.) dækkes. [...]\*.

### 5.2.1.3. Adgangsbarrierer - Mangel på potentiel konkurrence

207. Adgangen til dette marked afhænger af motorvejsselskabernes udbud af nye bevillinger. Det er meget usandsynligt, at der etableres nye rasteplasser på de eksisterende motorveje. Desuden udløber de fleste af bevillingerne først efter 2005. TotalFina og Elf har [...]\* tankstationer ([...]\*% af alle deres tankstationer), hvis bevillinger udløber. Det bemærkes, at olieselskaberne i henhold til aftaler indgået med motorvejsselskaberne i 1992 automatisk kan få forlænget deres bevillinger, hvis de investerer i den pågældende tankstation. TotalFina har udnyttet denne mulighed i [...]\* tankstationer ([...]\*%) i årene mellem 1993 og 1999. TotalFina anfører, at disse aftaler er under genforhandling. Det endelige resultat af disse forhandlinger er dog endnu uvist. Desuden gør TotalFina gældende, at selv om aftalerne forbliver uændrede, vil det kræve betydelige investeringer at beholde alle de tankstationer, hvis bevillinger udløber i 2005. Tilbage står dog, at sådanne investeringer vil give en god forrentning og sikre, at TotalFina/Elf kan bevare sin position på markedet.
208. De eneste nye tankstationer, der etableres, bliver anlagt på de nye motorvejsafsnit, der tages i brug. I de seneste fem år (1995-1999) har motorvejsselskaberne sendt 33 tankstationer i udbud, hvoraf de 11 ikke blev afsat eller blev udskudt. Det svarer til en årlig stigning i antallet af tankstationer på motorvej på under 1,5%. Stigningen i volumen er mindre, eftersom de nye tankstationer generelt ligger på strækninger, der vil være mindre trafikerede end de eksisterende. Det tager normalt 1-2 år at anlægge en motorvejstankstation i betragtning af den tid, det tager at indhente tilladelse og afvikle udbudsprocedurerne.
209. I betragtning af de få nye bevillinger er det lidet sandsynligt, at nye konkurrenter som f.eks. supermarkeds kæderne, som er drivkraften i konkurrencen uden for motorvejene, kan komme ind på motorvejsmarkedet. Bortset fra en enkelt undtagelse (den tankstationbevilling, der gik til Leclerc, som i øvrigt opererer med lavere priser end gennemsnittet) har ingen af supermarkeds kæderne hidtil været til stede på de franske motorveje.
210. Igennem de sidste ti år er der kun tre motorvejstankstationer, der efter udbud er blevet tildelt selskaber, der ikke var til stede på de franske motorveje før 1989. Den

ene gik til den franske supermarkedskæde Leclerc, og de to andre gik til den uafhængige Dyneff.

5.2.1.4. *Konklusion: et allerede lidet konkurrencepræget marked, hvor TotalFina er førende*

211. Prisforskellen mellem Leclercs tankstation og gennemsnitsprisen på markedet er nok den bedste illustration af den ubetydelige konkurrence, der for øjeblikket findes på markedet for salg af brændstoffer på motorvej. Leclerc-tankstationen sælger blyfri oktan 95-benzin til ca. [...] FRF (dvs. [...]) under priserne i de tankstationer, der ikke ligger umiddelbart før eller efter den, men på samme motorvej. Denne store prisforskel er tilsyneladende ikke til hinder for, at Leclercs tankstation kan køre med overskud, selv om den har nogenlunde de samme omkostninger som de andre motorvejtankstationer. Disse prisforskelle fremgår af nedenstående tabel, der viser priserne pr. liter blyfri oktan 95-benzin i fem uger i 1998-1999 på A31-motorvejsafsnittet mellem Beaune og Toul.

pk	Mærke	Tankstation	07.9- 13.9 1998	25.1- 31.1 1999	22.3- 28.3 1999	10.5- 16.5 1999	21.6- 27.6 1999	Gennem- snit
26	Shell	Gevrey Chambertin Est	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
57	Leclerc	Dijon Brognon	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
103	Esso	Langres Noidant	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
137	TotalFina	Val de Meuse	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
182	BP	Lorraine les Rappes	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
229	TotalFina	Chaudeney	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
272	Elf	Elf Loisy	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
307	TotalFina	La Maxe	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
internt	Gennemsnit olieselskaber		[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
internt	Gennemsnit supermarkeds- kæde		[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*

Kilder: TotalFina (for de enkelte tankstationers priser) og Opal (for olieselskabernes gennemsnitspriser og supermarkeds-kædernes priser).

212. Disse prisforskelle tyder på, at motorvejspriserne er højere, end de ville have været i en situation med normal konkurrence. TotalFina hævder, at denne prisforskel udelukkende skyldes, at motorvejstankstationernes omkostninger ligger [...]\* FRF pr. liter brændstof over omkostningerne på tankstationer uden for motorvej. Dette tal stammer fra Union Française de l'Industrie Pétrolière. Det kan ikke give hele forklaringen på den prisforskel, der er konstateret mellem tankstationer på og uden for motorvej, som den fremgår af den ovenstående tabel. Det modsiges af de tal, TotalFina har fremlagt for omkostningsforskelle mellem tankstationer på og uden for motorveje, der ser ud til at give motorvejstankstationerne en omkostnings- og avancefordel:

**Forskel mellem motorvejs-  
tankstationer og andre  
tankstationer, i centimer  
pr. liter**

Bruttoavance	[...]*
Variable omkostninger	[...]*
Nettoavance	[...]*
Faste omkostninger	[...]*
Afskrivninger	[...]*
Div. indtægter	[...]*

NB: TotalFina anfører, at et + foran et tal betyder, at omkostningerne eller avancen pr. liter er højere på motorveje end uden for motorveje.

213. I sit svar på klagepunktsmeddelelsen bestrider TotalFina gyldigheden af disse to skøn, fordi de ikke tager højde for visse omkostningselementer, og fremfører, at meromkostningerne i motorvejstankstationer må anslås til [...]\* FRF pr. liter (inkl. alle afgifter). Dette giver dog stadigvæk ingen forklaring på prisforskellen på [...]\* FRF mellem Leclers tankstation, der har overskud, og de olieselskabsdrevne tankstationer på motorvej A31.
214. I et internt papir anslår TotalFina desuden afkastet på investeringer i anlæg af nye tankstationer på motorvej eller istandsætning af eksisterende til henholdsvis [...]\* og [...]\*. Disse tal skal sammenholdes med de henholdsvis [...]\* og [...]\* for de Totalstationer, der ligger på hovedtrafikårer eller i by- eller forstadsområder. [...]\*. TotalFina oplyser i sit svar på klagepunktsmeddelelsen, at afkastet på investeringerne i anlæg af de sidste motorvejstankstationer [...]\*. Selv om det skulle være rigtigt (TotalFina nævner kun tre eksempler på nye tankstationer anlagt uden for motorvej i årene 1997-1999), svækker det ikke den konklusion, der blev draget ovenfor, nemlig at motorvejstankstationer er mere rentable end tankstationer uden for motorvej.
215. Som beskrevet ovenfor, opfatter TotalFina sig selv som den førende på markedet for salg af brændstoffer. Denne fremtrædende position er særlig iøjnefaldende på markedet for brændstofsalg på motorvej, hvor TotalFina praktisk taget er [...]\* så stor som sin nærmeste konkurrent, Elf. Nedenstående tabel, der indeholder en oversigt over de nye motorvejstankstationer, der er blevet udbudt igennem de sidste 5 år, giver også et godt billede af TotalFinas position. Af de 22 tankstationsprojekter, der er blevet ført ud i livet, har TotalFina i [...]\* valgt ikke at byde. Ud af de [...]\* gange, hvor TotalFina bød på tankstationen, fik selskabet i [...]\* tilfælde bevillingen.

1995-1999	Nye tankstationer tildelt		Ikke rentabel nok	For tæt ved eksisterende egen tankstation	Sammen med andre
Ingen bud/udbud udskudt	[...]*		[...]*	1	-
Total	[...]*	[...]*			[...]*
Fina	[...]*	[...]*			[...]*
Elf	[...]*	[...]*		[...]*	[...]*
Shell	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	
Esso	[...]*	[...]*		[...]*	
Avia	[...]*	[...]*		[...]*	
BP/Mobil	[...]*	[...]*	[...]*		
	[...]*		[...]*	[...]*	[...]*
	[...]*		[...]*	[...]*	[...]*

216. Det må således konkluderes, at konkurrencesituationen på markedet for brændstofsalg på motorvej ligger tæt op ad en situation, hvor TotalFina har en dominerende stilling alene eller sammen med andre, og at TotalFina er førende på dette marked.

#### 5.2.2. Situationen efter fusionen - fusionens virkninger for konkurrencen

217. Den nye koncern vil stå stærkt på alle motorvejsafsnit i Frankrig. HHI-indekset vil stige fra 2 444 til 4 004, hvilket er udtryk for en overordentlig høj koncentrationsgrad. Globalt set fordeler markedsandelene sig som følger:

	Markedsandel efter antal tankstationer	Markedsandel efter salgsvolumen	
TotalFina/Elf	[50-60%]*	[50-60%]*	[...]*
Shell	[10-20%]*	[10-20%]*	[...]*
Esso	[10-20%]*	[10-20%]*	[...]*
BP/Mobil	[10-20%]*	[10-20%]*	[...]*
Agip	[<5%]*	[<5%]*1%	
Andre	[<5%]*	[<5%]*	

218. Ud over sin dominans på markedet for eksternt salg af brændstoffer og inden for den logistiske oliekæde vil TotalFina/Elf efter fusionen få et antal tankstationer og en geografisk dækning, som ingen af konkurrenterne vil kunne måle sig med. Det vil give den nye koncern mulighed for at følge nøje med i hver af konkurrenternes adfærd og eventuelt iværksætte straffeaktioner mod dem, hvis de begynder at opføre sig aggressivt på et bestemt motorvejsafsnit. Alle de store aktører på markedet (BP, Esso og Shell) vil have en stor del af deres motorvejstankstationer umiddelbart før eller efter en tankstation tilhørende TotalFina/Elf. Dette faktum illustreres af nedenstående tabel, der angiver antallet af de af de enkelte mærkers tankstationer, der ligger umiddelbart før eller efter en TotalFina/Elf-station, mellem to TotalFina/Elf-stationer eller umiddelbart før eller efter to successive TotalFina/Elf-stationer.

	BP	Elf	Esso	Shell	TotalF	TFE	TFE/-/TFE	-/TFE/TFE
BP	x		8	7				6
Elf	14		19	20				
Esso	7		x	7				
Shell	7		8	x				
TotalF								

219. Det faktum, at TotalFina/Elf har mange tankstationer, der ligger i umiddelbar forlængelse af hinanden, og at mange af konkurrenternes tankstationer ligger mellem TotalFina/Elf-stationer, sætter TotalFina/Elf i stand til at målrette straffeaktioner mod en bestemt konkurrent, uden at de andre bliver berørt. Eksemplet med Leclerc-stationens priser viser, at priserne i en tankstation har direkte indvirkning på priserne i de to nærmest beliggende tankstationer, og navnlig i tankstationen efter. Hvis en konkurrent beslutter at konkurrere på prisen, vil han derfor ikke vide, om de andre følger trop, og risikerer at blive udsat for selektive repressalier fra TotalFina/Elf i en stor del af sine tankstationer. I betragtning af TotalFina/Elfs størrelse i forhold til hver af konkurrenterne ([...]\*) vil omkostningerne ved en prisrig være ulige fordelt i forhold til de indtægter, der tjenes ind i motorvejsstationerne.

220. Efter fusionen vil TotalFina/Elf have et stærkt incitament til at forhøje sine priser og/eller reducere sin servicekvalitet. Som nævnt ovenfor, har strukturen på markedet for salg af brændstof i motorvejstankstationer tendens til at føre til rigiditet med hensyn til prisfald og fluiditet med hensyn til prisforhøjelser. TotalFina/Elf vil være i stand til at straffe enhver konkurrent, der ikke følger selskabets politik eller sågar går imod den.

221. Som helhed vil den anmeldte fusion føre til en ny kraftig forværring i konkurrenceforholdene på det franske marked for salg af brændstoffer på motorvej, hvor konkurrencen i forvejen var begrænset. Fusionen vil føre til skabelse af en dominerende stilling på dette marked.

## 6. SALG AF JETBRÆNDSTOF

### 6.1. Det relevante marked

222. Det brændstof, der bruges i flymotorer (eller -reaktorer), er kerosen. Der er tale om en brændstoftype, der minder om det petroleum, der bruges i husholdninger (til opvarmning, navnlig i Det Forenede Kongerige), men til fly-kerosen stilles der langt større krav. I sine tidligere beslutninger (BP/Mobil, Shell/Gulf Oil og Exxon/Mobil) har Kommissionen konkluderet, at jetbrændstof tilhører et andet marked end andre brændstoffer (som benzin, diesel eller brændstoffer til skibe). Denne opfattelse deles også af TotalFina.
223. Anmelderen hævder, at markedet for jetbrændstof er et europæisk marked, eftersom disse brændstoffer sælges ved, at de forskellige flyselskaber udbyder verdensomspændende kontrakter på brændstofleverancer, der kræver, at leverandørerne leverer produktet i de forskellige lufthavne overalt i verden. Desuden fastsættes prisen på basis af Platt's-noteringen, hvilket gør, at priserne på jetbrændstof på cargomarkedene i hele verden ligger meget tæt op ad hinanden.
224. Kommissionen mener ikke, at det på grundlag heraf kan konkluderes, at der kun findes ét europæisk marked. Man må sondre mellem produktion af jetbrændstof og levering af jetbrændstof på bestemte steder, idet den logistiske infrastruktur kan begrænse konkurrencens geografiske dimension.
225. Selv om prisen af raffinaderi og prisen på cargomarkedene måske ligger tæt op ad hinanden, skyldes det produktets karakter og den generelle overensstemmelse mellem priserne på raffinerede olieprodukter. I betragtning af den ensartede pris på råvarerne (råolie) og den mere eller mindre ensartede struktur i raffinerings- og transportomkostningerne i Europa må man forvente, at priserne på jetbrændstof ligesom på de andre raffinerede olieprodukter også er ensartede på europæisk plan. Når man derimod ser på leverancerne af jetbrændstof til bestemte lufthavne, mindskes markedets europæiske karakter. Selv om flyselskaberne køber jetbrændstof efter verdensomspændende udbud, vælger de ikke nødvendigvis en og samme leverandør til deres forsyninger i alle de lufthavne, de benytter. De vælger derimod den leverandør, der giver det bedste tilbud for hver enkelt lufthavn på basis af de fordele, den pågældende leverandør har på det pågældende sted.
226. Endvidere kan prisen for brændstofforsyninger til flyene variere fra den ene kontrakt til den anden. Som det oplyses af anmelderen, må leverandøren til Platt's-noteringen lægge omkostningerne ved at levere om bord på flyet, dvs. hele den logistik, der skal til for at få produktet frem (transport frem til lufthavnen, oplagring og optankning af flyet). Der kan derfor konstateres prisforskelle fra den ene lufthavn til den anden, der beror på forskelle i omkostningerne ved at levere fra raffinaderiet eller importdepotet.
227. Konkurrenceforholdene kan også variere fra den ene lufthavn eller region til den anden. Disse forskelle hænger hovedsagelig sammen med, hvilken infrastruktur der findes for levering af jetbrændstof til de forskellige lufthavne, og den er normalt forskellig for hver lufthavn. Leverandørerne skal altså ikke alene producere jetbrændstof for at kunne opnå kontrakter med flyselskaberne, men de skal også have adgang til den infrastruktur for levering af brændstof, der er særegen for hver lufthavn, for effektivt at kunne afsætte og levere deres produkt frem til det sidste led i kæden, som er påfyldning af flyets brændstoftank.



228. Der kan findes markeder, der er begrænset til en bestemt lufthavn. På efterspørgselssiden betyder det, at hvis prisen på et jetbrændstof stiger i en lufthavn, vil et flyselskab ikke være i stand til at skaffe sig samme brændstof i en anden lufthavn til en lavere pris, fordi det er nødt til at benytte de afgangstider, det har fået tildelt i lufthavnen. På udbudssiden afhænger et olieselskabs muligheder for at ophøre med at levere jetbrændstof i en lufthavn og i stedet levere i en anden af, om det har adgang til den logistiske infrastruktur. Der er derfor også kun begrænset substitution på udbudssiden.
229. De to markeder af relevans her er Blagnac-lufthavnen i Toulouse og Satolas-lufthavnen i Lyon. TotalFina mener ikke, at de to lufthavne udgør en væsentlig del af fællesmarkedet.
230. Disse to lufthavne er henholdsvis den tredje- og den fjerdestørste lufthavn i Frankrig målt efter passagertal<sup>18</sup>. De ligger i store industriområder, eftersom Toulouse er et af centrene for den europæiske luftfartsindustri (f.eks. Airbus og Ariane), og Lyon er den næststørste by i Frankrig og et vigtigt industri- og finanscenter. Begge lufthavne sikrer en bred geografisk dækning af isolerede områder og har således udstrakte baglande. Toulouse-lufthavnens bagland omfatter således hele Midi-Pyrénées. Den eneste lufthavn af nogenlunde samme størrelse er Marseilles lufthavn, der dog ligger flere timers kørsel fra Toulouse. Det samme gælder lufthavnen i Lyon, der dækker et stort geografiske område i den centrale og sydøstlige del af Frankrig. Den eneste lufthavn af nogenlunde samme størrelse er lufthavnen i Genève i Schweiz. Desuden står både Lyon-Satolas og Toulouse-Blagnac på listen over de lufthavne, der først skal liberaliseres i henhold til direktivet om ground-handling<sup>19</sup>. I henhold til dette direktiv offentliggør Kommissionen fire lister over lufthavne underlagt liberaliseringsforpligtelsen efter direktivet. Lufthavnene klassificeres på denne liste efter deres betydning. Både Lyon-Satolas og Toulouse-Blagnac står under den første gruppe lufthavne ("lufthavne med en årlig trafik på mindst 3 mio. passagerbevægelser eller 75 000 tons fragt"). Til sammenligning kan nævnes, at man i denne kategori også finder lufthavnene i Frankfurt am Main, London (Heathrow, Gatwick), Amsterdam, Bruxelles, Rom, Milano osv. Af de ovennævnte årsager finder Kommissionen, at disse to lufthavne udgør væsentlige dele af fællesmarkedet.

## 6.2. Vurdering

231. Anmelderen anerkender betydning af at have adgang til en lufthavns forsyningsinfrastruktur. I alle de store lufthavne har brændstofleverandørerne investeret i logistikken for at begrænse logistikomkostningerne og er gået sammen i et eller flere konsortier ("pools"), der tager sig af driften af lagre, olieledninger og tankbiler til påfyldning af brændstof i flyene. Selv om denne logistik først og fremmest benyttes af konsortiets medlemmer, gør anmelderen gældende, at dette ikke begrænser udbuddet i en lufthavn, enten fordi konsortierne har mange

---

<sup>18</sup> Tal for trafikken i de to lufthavne (1998):  
Toulouse: 4 800 000 passagerer, 46 000 tons fragt, 97 000 starter og landinger, 25% af flytrafikken til lande uden for Frankrig.

Lyon: 5 221 221 passagerer, 40 000 tons fragt, 108 355 starter og landinger, 38% af flytrafikken til lande uden for Frankrig.

<sup>19</sup> Rådets direktiv 96/67 af 15. oktober 1996 om adgang til ground-handling markedet i Fællesskabets lufthavne, EFT L 272 af 25.10.1996, s. 32.

leverandører som medlemmer, eller fordi der findes mindst to leverandørkonsortier. I de fleste tilfælde findes der desuden klausuler, der fastsætter vilkårene for optagelse af nye medlemmer, der skal opfylde en række objektive betingelser af teknisk og økonomisk karakter.

232. I Toulouse-lufthavnen står konsortiet Groupement pour l'Avitaillement de Toulouse (GAT), hvori TotalFina og Elf har hver 50%, for oplagring af jetbrændstof og tankning af flyene. Der findes ingen konkurrerende konsortier eller pools. I 1998 leverede TotalFina og Elf alt det jetbrændstof, der gik igennem denne lufthavn ([...]\* m<sup>3</sup>). Fusionen vil føre til, at der opstår et monopol, og den vil øge adgangsbarriererne for andre potentielle konkurrenter.
233. I Lyon-lufthavnen er det konsortiet Groupement pour l'Avitaillement de Lyon-Satolas (GALYS), hvori TotalFina og Elf hver har 50%, der står for oplagring af jetbrændstof og tankning af flyene. Der findes ingen konkurrerende konsortier eller pools. I 1998 leverede TotalFina og Elf alt det jetbrændstof, der gik igennem denne lufthavn ([...]\*). Fusionen vil føre til, at der opstår et monopol, og den vil øge adgangsbarriererne for andre potentielle konkurrenter.
234. Anmelderen understreger, at fusionen hverken vil skabe eller styrke nogen dominerende stilling i de to lufthavne på grund af de ændringer, der er foretaget i de to konsortier, GAT's og GALYS', stiftelseskontrakter, der indeholder bestemmelser om optagelse af nye medlemmer (se ovenfor). Enhver konkurrent, der anmoder herom, og som opfylder objektive tekniske og økonomiske betingelser, er således sikret adgang. Der har ikke vist sig nogen konkurrent i Lyon-lufthavnen, men anmelderen peger på en anmodning fra Mobil i juli 1999 angående Toulouse-lufthavnen.
235. De ændrede bestemmelser i stiftelseskontrakterne er imidlertid ikke til hinder for, at TotalFina/Elf efter fusionen får en dominerende stilling i de to lufthavne. Det er selve skabelsen af en sådan stilling, som fusionsforordningen tager sigte på at forhindre. Anvendelsen af forordningens bestemmelser berøres ikke af anmelderens påstande om, at de nævnte kontraktbestemmelser kan begrænse den nye concerns muligheder for at misbruge sin dominerende stilling.

### **6.3. Konklusion**

236. Kommissionen finder følgelig, at fusionen vil føre til skabelse af en dominerende monopolstilling på markedet for levering af jetbrændstof i lufthavnene Toulouse-Blagnac og Lyon Satolas.

## **7. SALG AF LPG**

### **7.1. Det relevante marked**

#### *7.1.1. Produktmarked*

237. LPG er flydende gas, der indeholder butan eller propan fremstillet under raffinering af olie eller på basis af naturgas. Der kan sondres mellem LPG anvendt til energiformål (oftest som flaskegas) og LPG anvendt som bilbrændstof (autogas). LPG til biler indgår i markedet for motorbrændstoffer, og i dette afsnit analyseres derfor kun LPG brugt til energiformål.

238. I den samlede raffinaderiproduktion tegner LPG sig globalt for mellem 2% og 4%. I Frankrig tegner LPG sig for 2,7 mio. t af den samlede produktion i de franske raffinaderier i 1998 på 88 mio. t (svarende til 3,1%).

- Produktbeskrivelse

239. LPG kan være butan eller propan. Til trods for visse tekniske forskelle (forskelligt tryk og forskellige kogepunkter, hvilket har betydning for oplagring og emballering) kan de to produkter erstatte hinanden til de fleste formål (dog ikke som autobrændstof, der altid er en blanding af propan og butan). Butan bruges f.eks. primært i husholdningerne i form af flaskegas til supplerende opvarmning, varmtvandsforsyning og madlavning. Butan i tanke bruges også i industrien, idet brugen af butan i husholdningerne begrænses af, at den mister sin gasformige tilstand ved temperaturer under 0° C. Propan bruges til samme formål i husholdningerne og til energiformål i erhvervslivet, idet propan på grund af sine tekniske egenskaber er bedre egnet til at blive solgt i tanke uanset temperaturforholdene.

240. Da der er tale om farlige produkter, er der lovgivet både på nationalt plan og på EU-plan om markedsføring, transport og oplagring af LPG.

- De forskellige former for LPG

241. Meget tyder på, at der kan være tale om tre forskellige LPG-markeder. Der sondres mellem LPG solgt som flaskegas, LPG solgt i tanke primært til husholdningsbrug og LPG solgt i tanke primært til erhvervmæssig brug. Det er i øvrigt den samme sondring, som LPG-leverandørerne selv benytter. De tre mulige markeder afgrænses i forhold til hinanden på grundlag af distributionsmåder, anvendelsesformål og forbrug.

242. Flaskegas sælges i flasker, der kan rumme fra 5,5 til 35 kg. Flaskegas bruges hovedsagelig i husholdningerne til vandopvarmning, rumopvarmning, madlavning og hobbyarbejder. Denne LPG-type kan også bruges til erhvervmæssige formål, f.eks. i restaurationsbranchen, i klimaanlæg, til isolering og i byggesektoren. Flaskegas sælges i tankstationer, supermarkeder og hos de traditionelle forhandlere (isenkræmmere, kolonialhandler, tobaksforretninger). Distributionsinfrastrukturen for flaskegas omfatter flaskepåfyldningsanlæg (45 anlæg i Frankrig). I Frankrig tegner flaskegas sig for 25% (0,81 mio. t) af salget af LPG under alle former. Salget af flaskegas er i tilbagegang med en gennemsnitlig årlig nedgang på 2-3%. Denne tendens skyldes to modsatrettede udviklinger - en nedgang i salget af butan-flaskegas (til husholdningerne) og en stagnation i salget af propan-flaskegas (erhvervslivet) samt en stigning i salget af små flasker (6 kg), der er et nyt produkt til fritidssektoren, til madlavning og til supplerende opvarmning.

243. LPG sælges desuden til husholdningerne i små tanke på 0,5-1,7 t. Disse tanke stilles til rådighed for kunder med et årligt forbrug på ikke over 12 tons. Tankene kan enten være fritstående eller nedgravede, og de placeres udendørs hos private brugere i en vis afstand fra deres hus. Denne type LPG bruges hovedsagelig til opvarmning, madlavning og varmtvandsproduktion. Den sælges og distribueres primært af producenterne selv. Salget af LPG i små tanke i Frankrig udgør 1,22 mio. t og tegner sig for 40% af det samlede LPG-salg. Det har været i stigning siden 1990 (+ 0,38 mio. t).

244. LPG til erhvervslivet sælges i mellemstore og store tanke på 1,75 - 50 tons placeret i den pågældende virksomhed. Det årlige forbrug af denne LPG-type ligger på over 12 tons pr. kunde. Den bruges helt eller delvis til følgende formål: opvarmning af store lokaler, i hotel- og restaurationsbranchen, i industrianlæg, i klimaanlæg i drivhuse, i landbrugsindustrien (tørring af korn, tobak osv.), til frembringelse af damp osv. LPG i store og mellemstore tanke sælges og forhandles af producenterne selv, der har egne salgsfirmaer og egne servicefirmaer. Salget af denne type LPG udgør i Frankrig 1 mio. t og tegner sig for 30% af det samlede LPG-salg. Det er i stigning, dog mindre end salget af LPG i små tanke (+ 0,10 mio. t siden 1990).

245. Det er imidlertid ikke nødvendigt at afgøre, om der findes et eller flere særskilte LPG-markeder, alt efter hvordan den flydende gas er emballeret, og hvad den bruges til, for det ændrer ikke noget ved analysen af den anmeldte fusions virkninger for konkurrencen.

- LPG-markedet som særskilt produktmarked

246. TotalFina fremfører, at LPG ikke udgør noget særskilt produktmarked, eftersom der findes flere produkter, der kan substituere LPG. Som alternative energiformer til opvarmning og madlavning peger anmelderen på de faste mineralske brændselstyper (kul, brunkul, træ), fyringsolie, naturgas, elektricitet og vedvarende energikilder (solenergi). Til brug i industrisektoren peger TotalFina på naturgas, elektricitet, fast mineralsk brændsel (kul, brunkul) og svær fueloil.

247. Ingen af disse energikilder ser imidlertid ud til at tilhøre samme produktmarked som LPG. Først og fremmest er det til de anvendelsesformål, hvortil der bruges flaskegas, vanskeligt at omstille til andre energiformer som f.eks. fyringsolie. De, der køber flaskegas, har brug for denne LPG-type til et bestemt formål (supplerende opvarmning, madlavning, hobbyarbejder som f.eks. svejsning osv.), som fyringsolie ikke kan bruges til. Denne mangel på substitution skyldes det bekvemme i, at den flydende gas købes på flaske, frem for prisforskelle eller forskelle mellem flaskegas og alternative energiformer med hensyn til deres varmeevne.

248. Skift fra den ene energikilde til den anden forudsætter en omfattende ændring af anlæggene (kedel, udskiftning af brænder, køb af ny beholder eller udskiftning af rør osv.), hvilket koster penge. Selv om LPG-prisen stiger, vil omkostningerne ved at skifte til den anden energikilde ikke på kort sigt kunne opvejes af den højere LPG-pris.

249. Kun naturgas er det relativt let at skifte over til, fordi det ikke kræver så omfattende tilpasninger og omkostninger. Det forudsætter imidlertid, at naturgasnettet geografisk dækker efterspørgslen. Med hensyn til flaskegas til husholdningerne bemærkes, at der i hele Frankrig findes [...] \* naturgaskunder mod [...] \* flaskegaskunder (ifølge [...] \*). At der altid vil være en særskilt efterspørgsel efter LPG i Frankrig, skyldes, at naturgasnettet ikke dækker hele Frankrig<sup>20</sup>.

250. Svarene fra de forskellige LPG-brugere peger på naturgas som den anden energiform, der ligger tættest op ad LPG, forudsat at der er mulighed eller sandsynlighed for tilslutning til naturgasnettet. Til landbrugsformål (f.eks. tørring af

---

<sup>20</sup> Det franske naturgasnet dækker 6 705 kommuner (af de i alt ca. 36 000). Gaz de France regner med at kunne tilslutte yderligere 400 kommuner om året i de kommende tre år.

korn) bruges LPG på lige fod med naturgas, for det er den eneste energiform, der åbner mulighed for direkte at bruge forbrændingsluften i tørreanlægget uden at skulle have en varmluftsveksler. I glas- og støbeindustrien samt i den keramiske industri foretrækkes LPG (til tørring) frem for både elektricitet, som koster fem gange mere i brug, fyringsolie, som forurener mere, og naturgas, når den ikke leveres af Gaz de France på produktionsstedet. En fabrikant af cellulosefiberemballage (til frugt og flasker) er gået fra fyringsolie til LPG for at mindske forurening og desuden på grund af svær fyringsolies lavere energieffekt. I landområder, hvor der ikke findes naturgas, bruges LPG i boligejendomme. Ifølge de byggefirmaer, der er blevet kontaktet, foretrækkes LPG ofte, fordi flydende gas er billigere end elektricitet og desuden renere og forbundet med færre leveringsproblemer end fyringsolie.

251. Følgende eksempel illustrerer den manglende umiddelbare konkurrence mellem de forskellige energiformer. [...]\*
252. En analyse af udviklingen i LPG-priserne viser forskellige tendenser for LPG og de andre energikilder. Ifølge tal fra TotalFina har disse priser undergået følgende udvikling i perioden fra december 1982 til december 1998:

Centimer / kWh	December 1982	December 1992	December 1998
LPG	33,8	32,8	39,0
Naturgas	24,2	24,1	24,4
El	54,5	74,2	71,5

Kilde: ATEE, februar 1999 – anmeldelsesformularen.

253. Heraf fremgår, at prisforskellen mellem LPG og naturgas er vokset i løbet af de sidste 17 år. Til trods for den stigende prisforskel er efterspørgslen efter LPG i tanke fortsat steget, og antallet af flaskegaskunder er kun faldet en smule. Prisforskellen er nogenlunde den samme, uanset om der er tale om LPG til erhvervsformål eller flaskegas til husholdningsbrug, således som det fremgår af nedenstående tabel fra TotalFina.

Pris i centimer pr. kWh (1999)	Husholdninger	Industri
Naturgas	24	7
Fyringsolie	19	10
LPG	39	24
El	58	26

Kilde: ATEE, februar 1999 – anmeldelsesformularen.

254. Nedenstående tabel viser for perioden 1988-1998 de ændringer, der er sket i husholdningernes brug af energiform ved udskiftning af centralvarmeanlæg ([...]\*).

Energitype	Fyringsolie	Gas	El	Kul	LPG	Andet	I alt
Før omstilling	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Efter omstilling	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Forskel	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*

Kilde: TotalFina – CEREN.

255. Udskiftningsraten er positiv for LPG og også for naturgas. Derimod konstateres, at mange er gået væk fra energiformer som fyringsolie, el og kul. De "andre" energityper omfatter nye energikilder som f.eks. solenergi.

256. Et vigtigt kriterium for den konkurrence, der kan bestå mellem forskellige energityper, er korrelationen mellem variationer i priserne på dem. Hvis to alternative energityper er indbyrdes substituerbare og dermed tilhører samme marked, må en stigning i prisen på den ene antages at påvirke prisen på den anden. Med andre ord, hvis to energityper tilhører samme produktmarked, må priserne på dem antages at følge samme udvikling i et givet tidsrum. I så fald vil der være korrelation mellem udsving i priserne på to alternative energityper.

257. Den korrelationsanalyse, Kommissionen har foretaget, viser imidlertid, at LPG ikke hører til samme marked som fyringsolie eller elektricitet<sup>21</sup>. Denne analyse er baseret på priserne på LPG, fyringsolie og elektricitet (fra januar 1995 til juli 1999) over for fem kategorier af kunder: husholdninger, servicesektoren (hotel- og restaurationsbranchen, forvaltninger osv.), små industrivirksomheder, mellemstore industrivirksomheder og store industrivirksomheder (kilde: "Les prix de l'énergie" fra Association Technique Energie - Environnement). Disse grupper repræsenterer alle de former, hvorunder LPG sælges (flaskegas, store og små tanke), samt de aftagne mængder. Nedenstående tabel viser de konstaterede grader af korrelation ( $R^2$ ):

---

<sup>21</sup> Denne analyse omfattede ikke naturgas, som rimeligvis må antages at kunne substituere LPG (fordi naturgas er billigere), men kun hvis naturgasnettet når ud til kunden, som beskrevet ovenfor.

### Korrelation mellem LPG, fyringsolie og el

	LPG husholdninger	LPG service-sektor	LPG små-industri	LPG mellem-industri	LPG stor-industri
Fyringsolie	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
El	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*

258. Korrelationen er meget lav (lavere for elektricitet end for fyringsolie). Det betyder alt i alt, at prisdannelsen på LPG ikke påvirkes af priserne på andre energityper. Det er en stærk indikation for, at der er tale om forskellige energimarkeder.
259. En analyse af udviklingen i bruttoavanceerne på LPG-markedet viser en stigende tendens, som vanskeligt vil kunne forklares, hvis LPG var udsat for aktuel og effektiv konkurrence fra andre energityper.

### Udvikling i bruttoavanceerne for LPG (1996 – 1998)

	Flaskegas		LPG i små tanke		LPG i store og mellemstore tanke	
	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Anmelderen	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Stor konkurrent 1	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Stor konkurrent 2	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Lille konkurrent	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Gennemsnit i branchen	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*

Kilde: Svar på Kommissionens spørgeskema.

260. Bruttoavanceerne er steget igennem de sidste tre år. Denne udvikling, der gør sig gældende for alle aktører uanset deres størrelse, viser, at LPG-producenterne ikke har været nødt til at tilpasse deres priser for salg til kunderne for at imødegå konkurrence fra fyringsolie eller andre energityper.
261. I sit svar på Kommissionens klagepunkter omdefinerer TotalFina de relevante markeder på basis af LPG's anvendelsesformål (madlavning eller opvarmning i husholdningerne, input i den petrokemiske industri, energikilde i visse industri-grene) og forsøger at dokumentere, at LPG for hvert af disse anvendelsesformål er udsat for en hård konkurrence fra andre energityper. Desuden gør TotalFina gældende, at Kommissionens korrelationsberegninger forvanskes af, at man har lagt månedstal til grund, hvorimod el- og naturgaspriserne i modsætning til LPG- og fyringsoliepriserne kun er underlagt årlige udsving. TotalFina har i øvrigt indsendt elasticitetsskøn, som selskabet har fået [...]\* til at opstille.

262. Til madlavning skulle LPG ifølge TotalFina kunne erstattes af naturgas (i de områder, som naturgasnettet dækker) og elektricitet. For naturgassens vedkommende er der tale om de tilfælde, hvor LPG-brugeren har direkte adgang til naturgassen. Det kræver kun små tilpasninger af husholdningsapparaterne at skifte LPG ud med naturgas. Ifølge TotalFina vil en stigning i den relative LPG-pris resultere i tilstrækkeligt mange nye tegninger af abonnementer hos Gaz de France (der driver det franske naturgasnet) til, at det ikke vil kunne betale sig af forhøje LPG-prisen.
263. Det bemærkes imidlertid, at dette argument kun kan holde stik i de områder i Frankrig, som naturgasnettet dækker. Gaz de France har således i løbet af 1999 foretaget en betydelig nedsættelse af sine takster, medens prisen på flaskegas nærmere har haft stigende tendenser i samme periode. Det er lidet sandsynligt, at en prisforskel på [...] mellem flaskegas og naturgas vil få forbrugerne til at tegne abonnement på naturgas.
264. I øvrigt anfører TotalFina, at en kombination af to faktorer kan resultere i substitution med elektricitet. På den ene side har husholdningerne stadig flere apparater, der kan bruges med LPG eller elektricitet (som f.eks. et komfur med to elplader og to plader til flaskegas). Forbrugerne vil dermed kunne vælge mellem LPG og elektricitet på basis af deres relative priser. På den anden side anfører TotalFina, at apparater, der kører på flaskegas, i stigende grad erstattes med eldrevne.
265. Ingen af de to argumenter er overbevisende. Ifølge en undersøgelse fra [...] har [...] af husholdningerne flaskegas eller flaskegas og elektricitet i de områder, der ikke er dækket af naturgasnettet. Hver måde at lave mad på har sine fordele og ulemper. Som anført af TotalFina har gas generelt ulemper med hensyn til komfort og sikkerhed i forhold til elektricitet. Men brugen af gas er forbundet med betydelige fordele med hensyn til omkostningerne. Gas er derfor den foretrukne løsning i mange husstande, navnlig i lavindkomsthusholdninger. TotalFina anfører også, at over en fjerdedel af husstandene bruger apparater, der kan bruges både med gas og elektricitet, og drager deraf den konklusion, at disse husstande ville bruge mere elektricitet end gas, hvis LPG-priserne ændrede sig. Det kan dog med rimelighed udelukkes, at flertallet af husstandene hele tiden er orienterede om forskellene i de relative priser (pr. energienhed) mellem LPG og elektricitet, og at de træffer deres valg i overensstemmelse hermed. Det samme er tilfældet med valget af husholdningsapparater. Ifølge papirer indsendt af TotalFina træffes dette valg først og fremmest på grundlag af investeringsomkostningen og brugskomforten (hurtighed, kogekvalitet osv.). Endelig må det understreges, at [...] har anslået krydselasticiteten mellem flaskegas til madlavning og elektricitet til ca. [...]. Det betyder, at en prisstigning på [...] resulterer i en tilbagegang i salget, der er mindre, og dermed vil prisforhøjelsen også kunne betale sig.
266. Heraf følger, at med hensyn til madlavning indgår flaskegas ikke i det samme relevante marked som naturgas eller elektricitet.
267. Med hensyn til flaskegas som varmekilde i husholdningerne har TotalFina fremlagt et stort antal undersøgelser, der viser en udpræget substitution med fyringsolie, elektricitet og træ. Denne substitution skulle opstå, når man skifter opvarmnings-system, og når man vælger energikilde i boliger med flere varmekilder.



268. Af de fremlagte undersøgelser fremgår imidlertid for det første, at valget af energitype til opvarmning afhænger af, om man har centralvarme, for det andet at det tidspunkt, hvor der træffes beslutning om at installere eller skifte centralvarmesystem, ikke afhænger af de relative energipriser, men derimod beror på sammenbrud i det hidtidige system og husstandens økonomiske formåen, og for det tredje at når en bolig skal udstyres med et opvarmningsanlæg, træffer forbrugerne et valg mellem de forskellige energityper, og dette valg afhænger bl.a. af de relative priser på de forskellige energityper. Ifølge TotalFina gælder, at hvis LPG-priserne steg med [...]\*, ville [...]\* af de boliger, der dette år havde valgt at installere flaskegas, vælge et andet anlæg og dermed en anden energitype. Dette skøn er behæftet med ikke ubetydelige statistiske problemer, men selv om det blev godtaget, ville antallet af varmeanlæg, der skulle udskiftes eller installeres, og som kunne køre på LPG, kun udgøre en lille del ([...]\*) af alle de LPG-opvarmede husstande. Det betyder, at en ensartet forhøjelse af LPG-prisen med [...]\* potentielt kunne føre til tab af højst [...]\* af kunderne, og en sådan forhøjelse kunne altså betale sig. Ifølge TotalFina vil der over tre år blive tale om et tab på ca. [...]\* af kunderne.
269. Ifølge TotalFina bruger [...]\* af de LPG-opvarmede husstande desuden også en anden energikilde (f.eks. træ eller elradiatorer). TotalFina har indsendt et skøn over LPG-efterspørgslens priselasticitet, der anslås at ligge på [...]\*. Hvis LPG-prisen stiger med [...]\*, hævdes det, at efterspørgslen efter LPG alt andet lige vil falde med [...]\*.
270. Hvis LPG-prisen stiger med [...]\*, vil det som helhed føre til en nedgang i salget over tre år på højst [...]\*. En sådan tilbagegang i salget vil mere end blive opvejet af den øgede profit. Profitten øges nemlig mere end svarende til prisforhøjelsen (som grundhypotese kan en prisforhøjelse antages udelukkende at indgå som fortjeneste). Med TotalFinas hypoteser skulle avancen pr. enhed ligge på over [...]\*, for at en prisforhøjelse på [...]\* ikke skulle være rentabel. Men TotalFinas driftsresultat pr. ton lå i 1998 på [...]\* af salgsprisen pr. ton.
271. Med hensyn til LPG solgt i tanke til industrien fremgår det af de analyser, som TotalFina har fremlagt, at der ikke er nogen korrelation mellem variationerne i de relative priser på LPG og andre energikilder. Desuden viser en rapport fra [...]\* om brug af LPG i den petrokemiske industri, at en forhøjelse af LPG-prisen på [...]\* i forhold til naphta-prisen vil føre til en nedgang på [...]\* i forholdet mellem LPG-forbruget og naphta-forbruget. Denne ubetydelige effekt anføres at hænge sammen med de tekniske krav, dampkrakningsanlæggene stiller. Det er forholdet mellem LPG, naphta og fyringsolie, der er afgørende for krakningsanlæggenes output. Variationer i brugen af LPG i forhold til andre energikilder kan således bero på tilpasninger af krakningsanlæggenes produktion uafhængigt af prisforholdet eller på valg mellem forskellige LPG-anvendelsesformål.
272. På grundlag af det ovenstående kan det konkluderes, at LPG udgør et særskilt marked i forhold til andre energityper, muligvis med undtagelse af naturgas, som dog kun kan substituere LPG, når kunden er tilsluttet naturgasnettet.

### *7.1.2. Geografisk marked*

273. Det geografiske marked for salg af LPG er et nationalt marked. LPG er et produkt, der normalt kun transporteres over korte afstande. LPG-depoternes eller

påfyldningsanlæggenes baglande overlapper imidlertid hinanden, og det forekommer vanskeligt at isolere et område fra andre. Med hensyn til markedet for flaskegas til husholdningsbrug er produkterne homogene inden for samme land og underlagt samme lovgivning. Markedet domineres af olieselskabernes og supermarkedskædernes salgsnet. De fører en landsdækkende prispolitik. I den konkrete sag er det geografiske marked Frankrig. Som mere indgående beskrevet nedenfor, er der nogle aktører, som har større geografisk dækning i deres logistiske struktur end andre, der opererer på basis af udvekslingskontrakter med de førstnævnte for at kunne være landsdækkende.

## 7.2. Markedets struktur

### 7.2.1. Udbudssiden - aktørerne på markedet

274. Der findes i dag 7 aktører på LPG-markedet. Bortset fra TotalFina og Elf er der tale om Butagaz, Primagaz, Repsol, Air Liquide og Vitogaz. Air Liquide [...]\*. Vitogaz har finansielle forbindelser med Elf og TotalFina. Vitogaz' kapital er fordelt på TotalFina (34%) og Rubis (66%). Rubis er et kommanditselskab, hvis hovedaktionærer er [...]\* og [...]\*. Ingen af fusionsparterne har nogen interesser i hverken Butagaz eller Primagaz. De forskellige aktørers markedsandele fremgår af nedenstående tabel:

**Markedsandele inden for LPG i Frankrig**

Alle typer LPG	1998
Elf Antargaz	[15-25%]*
Totalgaz	[15-25%]*
Air Liquide	[<5%]*
<b>TotalFina - Elf - Air Liquide</b>	[40-50%]*
Butagaz	[20-30%]*
Primagaz	[10-20%]*
Vitogaz	[<5%]*
Esso	[<5%]*
Repsol	[<5%]*
Mobil	[<5%]*

<b>Flaskegas</b>	<b>1998</b>
Elf Antargaz	[15-25%]*
Totalgaz	[15-25%]*
<b>TotalFina - Elf</b>	[35-45%]*
Butagaz	[30-40%]*
Primagaz	[10-20%]*
Andre (Vitogaz, Repsol, Air Liquide)	[<5%]*

  

<b>LPG i små tanke</b>	<b>1998</b>
Elf Antargaz	[15-25%]*
Totalgaz	[15-25%]*
Air liquide	[<5%]*
<b>TotalFina – Elf - Air Liquide</b>	[40-50%]*
Butagaz	[25-35%]*
Primagaz	[10-20%]*
Vitogaz	[<5%]*
Andre	[<5%]*

  

<b>LPG i store og mellemstore tanke</b>	<b>1998</b>
Elf Antargaz	[20-30%]*
Totalgaz	[15-25%]*
Air liquide	[5-15%]*
<b>TotalFina – Elf – Air Liquide</b>	[55-65%]*
Butagaz	[10-20%]*
Primagaz	[10-20%]*
Vitogaz	[<5%]*
Andre	[<5%]*

Kilde: [...]\*

275. På samme måde står TotalFina og Elf stærkt på lagerområdet og har importdepoter overalt i Frankrig. Alle aktørerne på markedet er nødt til at have adgang til importdepoter, fordi Frankrig af strukturbetonede grunde må importere propan. Det bemærkes, at aktørerne på markedet hidtil har været nødt til at indgå

udvekslingsaftaler mellem importdepoter, lagre og påfyldningsanlæg for at kunne dække hele Frankrig.

276. En beregning af de enkelte aktørers andel af lagerfaciliteterne giver nogenlunde samme tal som markedsandelene. Nedenstående tabel angiver, hvor stor en del af kapitalen de forskellige virksomheder, der opererer på LPG-markedet, har i importdepoterne.

### Importdepoter

Depot	Kapacitet (m <sup>3</sup> )	TotalFina	Elf	Butagaz	Primagaz	Vitogaz
Norgal (Seine-dalen)	60 000	26,4%	52,7%			20,9%
Petit Couronne (Seine-dalen)	53 000			100%		
Brest (Vestfrankrig)	9 500				100%	
Donges (Nantes)	85 000		100%			
Cobogal (Gironde)	11 500	45%	15%		40%	
Pauillac (Gironde)	16 700			100%		
Port-la-Nouvelle (1) (Sydfrankrig)	8 100		100%			
Port-la-Nouvelle (2) (Sydfrankrig)	1 800			100%		
Geogaz (Sydfrankrig)	300 000	26,2%	16,7%	25,2%		
Lavéra (Sydfrankrig)	90 000				100%	

Kilde: Anmeldelsesformularen.

277. Geografisk set supplerer TotalFinas og Elfs logistik hinanden. Efter fusionen vil TotalFina/Elf få enekontrollen med importdepoterne Norgal og Cobogal, og med de importdepoter, parterne tilsammen ejer i Sydfrankrig og på Atlanterhavskysten, vil den nye koncern få en geografisk logistikdækning, der vil gøre den uafhængig af konkurrenterne (se nedenfor).
278. Endelig står TotalFina og Elf stærkt med hensyn til distributionslagre og påfyldningsanlæg. Kapacitet til oplagring af LPG i lokale lagre og påfyldningsanlæg har afgørende betydning, fordi LPG fortrinsvis bruges i boligområder, i servicesektoren, i landbruget og i småindustrien, hvilket gør det vigtigt at kunne nå ud til landsbyer og små byer samt de områder, der hovedsagelig er præget af småindustri og håndværksvirksomheder.
279. Nødvendigheden af at have adgang til lageranlæg skaber betydelige barrierer for at få adgang til markedet og for at ekspandere. Da LPG betragtes som et farligt

produkt, er det underlagt bindende regler på EU-plan og på nationalt plan, der gør det lidet sandsynligt, at der vil blive anlagt nye lagre. Det vil derfor være forbundet med store omkostninger for en ny aktør at trænge ind på markedet og for en aktuell aktør at øge sin markedsandel. Igennem de seneste år er udviklingen på det franske LPG-marked da også gået i retning af øget koncentration.

### 7.2.2. Efterspørgselsiden

280. LPG-kunderne kan opdeles i to kategorier. Flaskegaskunderne er hovedsagelig privatpersoner. Med hensyn til LPG i tanke kan der igen sondres mellem privatpersoner ([...])\* og virksomheder ([...]\*). Det bemærkes, at flaskegassalget<sup>22</sup> er gået lidt tilbage, nemlig med 2% om året. Derimod stiger salget af LPG i tanke med 2-3% om året, og der er således tale om et marked i vækst, hvilket i øvrigt også gælder for LPG til biler.

## 7.3. Konkurrenceanalyse

### 7.3.1. TotalFinas og Elfs sammenlagte position inden for salg af LPG

281. TotalFinas overtagelse af Elf vil føre til skabelse af en dominerende stilling på LPG-markedet eller -markederne i Frankrig. Med markedsandele i 1998 på henholdsvis [15-25%]\* og [15-25%]\* vil parterne tilsammen komme til at sidde på [40-50%]\* af det franske marked. Hertil kommer Air Liquides [0-5%]\*. TotalFina/Elf får således kontrol med ca. [40-50%]\* af LPG-salget i Frankrig. Ser man på de forskellige LPG-markeder, fremgår det, at TotalFina/Elf kommer til at tegne sig for [35-45%]\* af flaskegassalget, [40-50%]\* af salget af små tanke til husholdningsbrug og [55-65%]\* af salget af store tanke til erhvervslivet. Selv om den nye koncern ikke får så stor en markedsandel inden for flaskegas som inden for LPG solgt i tanke, vil den dog også her få en markedsstyrke, der næsten kan sidestilles med en dominans, således som det fremgår af det nedenstående.

### 7.3.2. TotalFinas og Elfs position inden for LPG-forsyninger

#### - Produktion

282. De franske raffinaderier producerede i 1998 2,7 mio. t LPG (ca. 60% butan og 40% propan). Desuden udvindes der 0,1 mio. t af naturgas, hovedsagelig i Lacq-området. Det samlede LPG-forbrug i Frankrig lå i 1998 på 3,2 mio. t, hvoraf 1,4 mio. t kom fra import.

283. Af den samlede LPG-produktion i Frankrig i raffinaderierne og ved udvinding på basis af naturgas tegner TotalFina sig for [30-40%]\*, medens Elf tegner sig for [10-20%]\*, dvs. tilsammen [50-60%]\*. I kraft af sin geografiske dækning og sit distributionsnet vil den nye koncern blive den eneste, der vil kunne distribuere LPG overalt i Frankrig.

---

<sup>22</sup> LPG-producenterne har på det seneste udviklet en flaske på 6 kg (flaskerne har hidtil normalt været på 13 kg) for at sætte skub i flaskegassalget. Den nye flaske er lettere og derfor mere handy.

- Importdepoter

284. Med hensyn til importdepoter understreges, at TotalFina og Elf tilsammen kommer til at råde over 44% af den samlede kapacitet i de 9 importdepoter ([...]\*), og at den nye koncern kommer til at eje 5 af de 9 importdepoter.
285. Blandt disse importdepoter kan nævnes Norgal som eksempel. Norgal-depotet (Le Havre) er en af de største importterminaler (60 000 m<sup>3</sup>) i Nordeuropa. Der er tale om det eneste køledepot i Frankrig, hvortil der desuden er let adgang for import fra de britiske raffinaderier og de arabiske lande (det kan modtage skibe af alle størrelser og fra alle lande - i 1998 860 000 t). Dette depot tegner sig for 40% af LPG-importen i Frankrig. Ved siden af TotalFina og Elf har Vitogaz 20,9% af kapitalen. Efter fusionen vil TotalFina/Elf have 79,1%. Den nye koncern får enekontrol med dette depot (flertal kræver 2/3 af stemmerne) og vil egenhændigt kunne træffe alle beslutninger. Det kan resultere i en konkurrenceskadelig adfærd over for minoritetsaktionæren, f.eks. nægtelse af fælles indkøb. Det vil tvinge Vitogaz (der selv råder over en kapacitet på 4 000 m<sup>3</sup>) til at bruge mindre skibe, hvilket øger selskabets omkostninger. Det samme er tilfældet med Cobogal-depotet, som TotalFina får enekontrol (60%) med efter fusionen. Den anden aktionær, Primagaz, der råder over lagerkapacitet på 4 600 m<sup>3</sup>, vil kunne blive udsat for samme behandling som Vitogaz i Norgal.
286. Den nye koncern får betydelige interesser i de mest strategiske importdepoter: 42,9% i Geogaz i Lavéra, 60% i Cobogal i Ambès og 79,1% i Norgal i Harfleur.

- Udvekslingsaftaler (swaps)

287. For at kunne gøre sig gældende på LPG-markedet er producenterne i dag nødt til at være landsdækkende. De må derfor råde over en effektiv logistik (oplagring af store mængder i importdepoter, distributionslagre til LPG solgt i tanke, flaskepåfyldningsanlæg). Disse logistiske infrastrukturer er enten deres egne, eller også benytter de andre producenters som led i udvekslingsaftaler. Som det blev anført af en konkurrent, "er de uafhængige LPG-distributører forsvundet i Frankrig igennem den sidste snes år, fordi de ikke kunnet opnå en position på lagerområdet, der gav dem adgang til LPG til konkurrencedygtige priser enten direkte eller via udvekslinger med andre".
288. Gennem udveksling af produkter kan en aktør blive i stand til at operere i geografiske områder, hvor han ikke har egne ressourcer, og derigennem få reduceret transporten (der er klassificeret i kategorien "farlig"), nedbragt logistikomkostningerne og reduceret sin salgspris, således at han fortsat kan være konkurrencedygtig i et bestemt område. De forskellige aktører søger at indgå gensidige afhentningsaftaler i deres forskellige anlæg og depoter. I disse tilfælde varetager ejeren af anlægget eller depotet transporten af LPG frem til depotet, hvor det leveres til det selskab, der har anmodet om levering (eller udveksling). Disse arrangementer beror på gensidige udvekslinger af produkter i et afbalanceret system, der kan tegne sig for over halvdelen af de mængder, distributørerne afsætter. Nedenstående tabel giver en oversigt over alle aktørernes leverancer i forbindelse med disse udvekslinger. Heraf fremgår, at de andre producenter efter fusionen vil være meget afhængige af den nye koncern.

## Forsyningsafhængighed for LPG

	Total Gaz		Elf Antargaz		Primagaz		Vitogaz		Butagaz		Air Liquide	
	Udveksling	Køb	Udveksling	Køb	Udveksling	Køb	Udveksling	Køb	Udveksling	Køb	Udveksling	Køb
Total	*	*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Elf	[...]*	[...]*	*	*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Primagaz	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	*	*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Vitogaz	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	*	*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Butagaz	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	*	*	[...]*	[...]*
Air Liquide	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	*	*

Kilde: Svar på Kommissionens spørgeskema.

Ovenstående tabel viser, hvor stor en del af en leverandørs samlede LPG-salg, der stammer fra udveksling med hans konkurrenter. [...]\* af Vitogaz' salg beror f.eks. på forsyninger fra TotalFina og Elf.

Den nedenstående tabel viser, hvor stor betydning udvekslingerne med TotalFina og Elf har for hele Primagaz', Vitogaz' og Butagaz' LPG-udvekslinger:

### Udveksling: TotalFina/Elfs relative betydning

Primagaz	[...]*%	TFE
	[...]*%	Andre
Vitogaz	[...]*%	TFE
	[...]*%	Andre
Butagaz	[...]*%	TFE
	[...]*%	Andre

Kilde: Svar på spørgeskemaet.

289. Heraf følger, at i det omfang, hvor disse tre konkurrenter er nødt til at indgå udvekslingsaftaler for at kunne dække en større del af Frankrig, vil de være afhængige af TotalFina/Elf med hensyn til over [...]\* af deres forsyninger. Denne afhængighed vil være særlig markant for Vitogaz og Primagaz. Efter fusionen vil balancen i udvekslingerne blive brudt, således at ingen af TotalFina/Elfs konkurrenter vil kunne foretage større køb eller import af LPG til dækning af hele Frankrig uden at gå enten gennem et TotalFina/Elf-raffinaderi eller et af TotalFina/Elfs importdepoter.

- Distributionslagre og påfyldningsanlæg

290. Det bemærkes, at de forskellige aktører for at sikre sig en tilstrækkelig geografisk dækning indgår udvekslingsaftaler mellem lagre og påfyldningsanlæg. Den nye koncern kommer til at eje 48 af de i alt 112 distributionslagre inde i landet, svarende til en markedsandel på LPG-markedet på [...]\*. For påfyldningsanlæggenes vedkommende bemærkes, at 13 af dem efter fusionen vil være enejet af TotalFina/Elf. Desuden vil den nye koncern være medejer af 9 andre påfyldningsanlæg. Nedenstående tabel viser de forskellige aktørers respektive positioner med hensyn til påfyldningsanlæg.

**Påfyldningscentre**

<i><b>Region</b></i>	<i><b>Elf</b></i>	<i><b>TotalFina</b></i>	<i><b>Butagaz</b></i>	<i><b>Primagaz</b></i>	<i><b>Vitogaz</b></i>
<b>Nordfrankrig</b>	Valenciennes	Arleux	Courchelettes	Dainville	
<b>Østfrankrig</b>	Herlisheim	Hauconcourt	Reichstett	Herlisheim	
			Sillery	Pont à Mousson	Pont à Mousson
<b>Basse Seine og Midtfrankrig</b>	Ris (orangis)		Petit couronne		
			Chalon	Le Hoc	Le Hoc
	Queven		Aubigny		Queven
<b>Vestfrankrig</b>		Deux-Sèvres	Montereau	St. Florentin	
	Donges		L'herbergement		
				Brest	
			Arnage		
<b>Sydvestfrankrig</b>	Vern		Vire	St. Pierre des Corps	
	Boussens	Fenouillet			
	Nérac		Nérac		
	Niort	Niort	Le Douhet		
	Ambes	Ambes	Pauillac	Ambes	
	Lacq		Lacq		
<b>Rhône-dalen</b>	Rodez		Rodez		
	Feyzin	Macon	Lyon	Feyzin	
		Marignagne	Bollene		
<b>Sydfrankrig</b>	Fos		Rognac	Fos	
	Port-la-Nouvelle		Port-la-Nouvelle		
<b>Korsika</b>	Ajaccio		Bastia		

Kilde: Anmeldelsesformularen.

291. Med hensyn til flaskegas bemærkes i øvrigt, at samtlige aktører på markedet for det første nægter at levere flaskegas uden flaske og desuden pålægger deres distributører (supermarkeder m.v.) pligt til at sælge den under deres mærke. Det ser endvidere ud til, at pantsystemet for disse flasker (ca. 200 FRF pr. flaske) skaber loyalitet hos kunderne og dermed øger adgangsbarriererne og mindsker forhandlernes forhandlingsstyrke. Kontrakterne mellem LPG-producenterne og deres forhandlere indeholder klausuler om, at de ikke må tilbagetage gasflasker for andre konkurrerende mærker end dem, de også er forhandlere for. Sådanne kontraktbestemmelser kan føre til opdeling af markedet og binde kunderne ved at lægge hindringer i vejen for deres skift af mærke. TotalFina har anført, at de franske konkurrencemyndigheder og appelretten i Paris har statueret, at disse klausuler ganske vist er konkurrencebegrænsende, men bidrager til den nødvendige kontrol og



sikkerhed ved at forhindre, at flaskerne slipper ud af det oprindelige distributionssystem. Det ændrer imidlertid ikke noget ved, at denne praksis på grund af fusionen og den fusionerede koncerns størrelse vil gøre det vanskeligere for de andre leverandører at ekspandere og vil binde kunderne endnu mere.

#### **7.4. Skabelse af en dominerende stilling**

292. Af det ovenstående fremgår, at fusionen vil forrykke balancen på LPG-markedet ved at eliminere en af de store aktører og gøre de andre konkurrenter afhængige i varierende grad. Det vil resultere i øgede omkostninger og ringere konkurrence-dygtighed for konkurrenterne.
293. Efter fusionen bliver TotalFina/Elf den eneste virkeligt selvstændige udbyder på LPG-markedet. Enhver anden konkurrent, der ønsker at dække hele Frankrig, vil være nødt til at bruge TotalFina/Elf som leverandør eller skaffe sig adgang til koncernens logistik, der fungerer som en flaskehals. Ifølge udsagn fra konkurrenterne er det ikke alene adgangen til forsyninger, der låser udbuddet på markedet fast, men også adgangen til importdepoterne, distributionslagrene og de andre logistiske distributionsinfrastrukturer (tankbiler, påfyldningsanlæg osv.). Kapaciteten til at oplagre LPG er meget stram - således har flere konkurrenter kun lagre til 8 dage i spidsbelastningsperioder, f.eks. om vinteren.
294. I sit svar på klagepunktsmeddelelsen anførte TotalFina, at LPG-logistikken er åben og flydende, og at fusionen ikke vil føre til større ændringer i denne situation. For påfyldningsanlæggenes vedkommende gør TotalFina gældende, at den beskedne forskel mellem omkostningerne ved massetransport og transport af flaskegas fremmer en strategi gående ud på at begrænse antallet af påfyldningsanlæg og transportere over større afstande. Det skulle for de forskellige aktører på markedet bevirke, at de ikke længere er nødt til at have flere påfyldningsanlæg eller indgå udvekslingsaftaler med andre distributører. Denne påstand forudsætter imidlertid, at de har let adgang til importmarkedet og importdepoterne og tager ikke hensyn til den kontrol, som TotalFina/Elf kommer til at få med flere nøgledepoter, der vil virke som flaskehalse for konkurrenterne.
295. TotalFina fremhæver i øvrigt, at de resultater, konkurrenterne hidtil har opnået, viser, at de er i stand til at vinde og fastholde markedsandele på flaskegasmarkedet. Dette argument lader imidlertid hånt om den konkurrence, der før fusionen bestod mellem Totalgaz og Elf Antargaz, og som satte andre konkurrenter i stand til at opnå en position på markedet, der lå ret tæt op ad (f.eks. Primagaz) eller var endog stærkere end (f.eks. Butagaz) Totals og Elfs. Det samme gælder med hensyn til den nye koncerns medejerskab af fælleslagre (f.eks. påfyldningsanlæg, der ejes sammen med en anden aktør). Det ser ikke desto mindre ud til, at TotalFina/Elfs intentioner over for konkurrenterne vil blive helt ændret efter fusionen. TotalFina/Elf bliver således helt uafhængig af sine konkurrenter med hensyn til LPG-forsyninger, medens konkurrenterne derimod fortsat vil være afhængige af den nye koncern, hvis de skal kunne dække hele Frankrig. Desuden har TotalFina/Elf andre motiver at handle efter end sine konkurrenter i kraft af, at TotalFina/Elf er et vertikalt integreret olieselskab. Alle konkurrenterne på LPG-markedet beskæftiger sig udelukkende med LPG. De har enten eksklusive leveringsaftaler med olieselskaber ([...]\*, Butagax med [...]\*, [...]\*), eller de skaffer sig forsyninger gennem fælles import ([...]\*). I deres svar på Kommissionens spørgeskema fremhævede disse konkurrenter risikoen for, at TotalFina/Elf vil marginalisere dem i fælleslagrene.

Kommissionen kan derfor ikke være enig med TotalFina i de konklusioner, selskabet drager af sammenligningen mellem flaskegasudbydernes konkurrencedygtighed før og efter fusionen.

296. I det omfang hvor fyringsolie udgør en potentiel konkurrent til LPG, bemærkes, at TotalFina/Elf bliver Frankrigs største producent af fyringsolie. Med sin kontrol over disse to alternative energityper vil den fusionerede koncern blive i stand til at styre konkurrencen mellem dem, bl.a. via de relative priser på dem. I øvrigt kan der henvises til den debat, der for øjeblikket foregår i Frankrig om Gaz de Frances fremtid. Med henblik på liberalisering af gassektoren overvejer den franske regering, som er aktionær i Gaz de France, nu at lade Electricité de France, TotalFina og Elf overtage aktier i selskabet<sup>23</sup> (se Le Monde, fredag den 12. november 1999).
297. I sit svar på klagepunktsmeddelelsen kunne TotalFina ikke dokumentere, at konkurrenterne vil kunne overleve til trods for deres afhængighed af den fusionerede koncern med hensyn til swaps eller importdepoter og distributionslagre. Med undtagelse af Butagaz, hvis incitament er til at tage konkurrencen op gennemgås i det efterfølgende, vil konkurrenterne tværtimod være stærkt afhængige af den nye koncern. Air Liquide får alle sine forsyninger fra Elf. Vitogaz vil fortsat være afhængig af fusionsparterne, navnlig med hensyn til import af LPG. Endelig vil Primagaz, hvis forsyninger leveres af [...]\*, få vanskeligt ved at finde lagerkapacitet til sin import (navnlig i Nordfrankrig). TotalFina peger på, at Primagaz er en konkurrent, der til enhver tid vil kunne reagere på en øget efterspørgsel efter LPG. Primagaz får sine leverancer fra [...]\* i henhold til langfristede kontrakter. I kraft af sine importinfrastrukturer i Brest og muligheden for at importere fra Belgien fra raffinaderierne i Antwerpen vil Primagaz ifølge TotalFina have tilstrækkelige alternative muligheder for at skaffe sig forsyninger til at kunne konkurrere effektivt. Undersøgelserne har imidlertid bekræftet, at Primagaz ikke har nogen muligheder for at øge sine lokale forsyninger. [...]\* kapacitet til at levere til Primagaz er allerede fuldt udnyttet. Desuden kan importdepoterne i Brest kun modtage små skibe og kun bruges til at forsyne Bretagne. Import af LPG fra Antwerpen kan blive 20-40% dyrere. En udbyder som Primagaz, der efter fusionen kunne optræde som en effektiv konkurrent, vil således få indskrænket sin handlefrihed.
298. Ingen af konkurrenterne vil være i stand til at gå imod TotalFina/Elf, hvis den nye koncern begrænser mængderne eller forhøjer priserne. Som beskrevet ovenfor, vil Vitogaz og Air Liquide ikke have nogen manøvrer muligheder over for TotalFina/Elf, og der vil derfor ikke kunne udgå noget konkurrencepres fra dem. Repsol er kun marginalt til stede (via sin spanske infrastruktur) i Sydfrankrig og vil være afhængig af TotalFina/Elf, hvis selskabet ønsker at udstrække sit salg til andre geografiske områder. Primagaz dækker kun en del af Frankrig og er i den forbindelse afhængig

---

<sup>23</sup> Uddrag af artiklen i Le Monde: "[Gaz de France] er samtidig nødt til at udvikle sig både i produktionsleddet ved at deltage i udnyttelsen af gasforekomster og i distributionsleddet for at imødekomme kundernes behov. Det er baggrunden for, at man har besluttet at lade TotalFina/Elf og EDF gå ind som aktionærer (Le Monde, 29. oktober) (...). Efter sin overtagelse af Elf vil TotalFina ligesom sine store konkurrenter få afgørende fodfæste inden for gasdistribution. Elf har et rørledningsnet i Sydvestfrankrig, der udgår fra gasforekomsterne i Lacq. Den nye koncern bliver reelt en partner, som GDF ikke kan komme udenom."

af TotalFina/Elf. Kun Butagaz vil til dels kunne opnå en vis uafhængighed af TotalFina/Elf.

299. Det er imidlertid tvivlsomt, om disse virksomheder og især Butagaz - også selv om de måske bliver uafhængige af TotalFina/Elf - vil have noget incitament til at gå imod en prisforhøjelse iværksat af TotalFina/Elf. De logistiske infrastrukturer for LPG i Frankrig er ofte overbelastede om vinteren (80% af det årlige forbrug). Desuden er der mange hindringer for ekspansion på markedet.
300. TotalFina/Elfs konkurrenter vil således ikke kunne øge deres salg nævneværdigt uden at følge en prisforhøjelse iværksat af TotalFina/Elf og har derfor enhver interesse i at følge trop i tilfælde af en sådan prisforhøjelse. En af de store konkurrenter har udtalt, at hvis fusionsparterne forhøjede salgsprisen for LPG, ville vedkommende ikke være i stand til at imødekomme en merefterspørgsel på markedet for LPG i store og mellemstore tanke og kun kunne øge sin kapacitet med 5% inden for flaskegas og LPG i små tanke. Det skyldes ifølge den pågældende konkurrent begrænsningerne i adgangen til forsyninger, fordi forsyningsstederne kontrolleres af fusionsparterne, navnlig importdepotet Norgal, der for den pågældende konkurrents vedkommende er den eneste mulighed for at importere i Nordfrankrig. En anden stor konkurrent pegede på, at han måske på kort sigt kunne imødekomme en merefterspørgsel efter hans produkt, hvis den fusionerede koncern forhøjede sine priser. Men at imødekomme enhver længerevarende merefterspørgsel ville kræve store investeringer i materiel (flasker), anlæg (lagerkapacitet) og logistik (lastbiler). Som illustration heraf må konkurrenterne for at øge deres lagerkapacitet antages at skulle investere i distributionslagre (det vil koste [...] for hver 100 t oplagret LPG og tage 2-5 år at etablere) og yderligere importfaciliteter (et importdepot til 6 000 t vil koste [...] og tage 2-5 år at anlægge).
301. Den anmeldte fusion vil følgelig føre til skabelse af en dominerende stilling for TotalFina/Elf på markedet for LPG eller på markederne for flaskegas, LPG i tanke til husholdningsbrug og LPG i tanke til erhvervsbrug.

## **8. ANDRE MARKEDER**

302. Ved den anmeldte fusion vil parterne også lægge deres aktiviteter sammen på et stort antal andre olie- og kemikaliemarkeder. Under sagsbehandlingen modtog Kommissionen to klager fra kunder til TotalFina eller Elf angående henholdsvis svovl- og ethylenmarkederne. Af de nedenfor angivne grunde har Kommissionen efter sine undersøgelser draget den konklusion, at den anmeldte fusion ikke på nogen af de to markeder vil føre til skabelse eller styrkelse af en dominerende stilling.

### **8.1. Svovlmarkedet**

303. Svovl fremstilles enten ved raffinering af råolie (det er et biprodukt i raffineringprocessen) eller ved rensning af naturgas udvundet af naturgasforekomster.
304. Klageren gør gældende, at TotalFina/Elf vil få en dominerende stilling på markedet for salg af svovl i Sydfrankrig. Det er dyrt at transportere svovl, fordi det må opbevares i flydende form.

305. Den af klageren fremførte markedsdefinition, som afgrænser det geografiske marked til Sydfrankrig, kan ikke accepteres. Kommissionens markedsundersøgelse har vist, at svovl hyppigt transporteres over lange afstande i flydende eller fast form, at der findes en betydelig overkapacitet i Frankrig og i andre EU-lande som Tyskland, og at der foregår en betydelig samhandel mellem medlemsstater og på verdensplan. Af alle disse grunde må det relevante geografiske marked antages at omfatte mindst Europa. På et sådant marked vil TotalFina/Elf få en markedsandel på [10-20%]\*.
306. Kommissionen finder derfor ikke, at den anmeldte fusion vil føre til skabelse eller styrkelse af en dominerende stilling på markedet for salg af svovl.

## **8.2. Ethylenmarkedet**

307. Ethylen er et kemisk grundstof, der tilhører olefingruppen, der omfatter ethylen, propylen og butadin. I Vesteuropa produceres ethylen hovedsagelig på basis af naphtha (som selv er et biprodukt fra raffinering af råolie) i dampkrakningsanlæg. Ethylen bruges især til fremstilling af polyethylen eller PVC og kan ikke erstattes af noget andet produkt som råmateriale. Ethylenmarkedet udgør et særskilt produktmarked i overensstemmelse med Kommissionens hidtidige beslutningspraksis<sup>24</sup>.
308. Ifølge klageren har Elf en dominerende stilling på markedet for salg af ethylen i Frankrig, og denne dominerende stilling vil blive forstærket, når Elfs aktiviteter lægges sammen med TotalFinas i de led, der ligger forud for polyethylenproduktionen, [...]\*
309. TotalFina gør derimod gældende, at der findes et produktmarked for ethylen, men at det geografisk set er et europæisk marked.
310. I modsætning til, hvad TotalFina mener, er der mange faktorer, der fører til en mere begrænset markedsdefinition, og det geografisk relevante marked omfatter under alle omstændigheder kun Frankrig. Ethylen er en gasart, som det er vanskeligt at transportere på grund af dens letantændelige karakter. For at nedbringe transportomkostningerne og reducere logistikproblemerne ligger polyethylen- og PVC-fabrikkerne normalt tæt ved de krakningsanlæg, hvor der produceres ethylen. Over længere afstande transporteres ethylen i komprimeret form via rørledninger eller i flydende form i specielle køleskibe. Denne transport kræver imidlertid omfattende investeringer i logistik såsom rørledninger og skibsterminaler, der igen via rørledning må være forbundet med et eller flere polyethylen- eller PVC-produktionsanlæg.
311. Selv om køleskibe således udgør en alternativ forsyningskilde, kræver import ad søvejen, at man råder over havneanlæg. Søtransport repræsenterer en meromkostning på [...]\*, hvortil skal lægges de forskellige transitomkostninger i forbindelse med terminaler og rørledninger ([...]\*). Globalt set repræsenterer ethylen importeret fra Middelhavsområdet en meromkostning på [...]\* i forhold til ethylen produceret i Frankrig<sup>25</sup>.

---

<sup>24</sup> Sag IV/M.708 - Exxon/DSM, sag IV/M.361 - Nesté/Statoil, sag IV/M.550 Union Carbide/ENICHEM.  
<sup>25</sup> [...]\*.

312. Det er ikke hverken rentabelt eller praktisk muligt at transportere ethylen til lands i lastbiler eller med jernbane, fordi der er tale om et letantændeligt produkt. Det er praktisk taget umuligt at transportere større mængder ethylen fra et produktionssted til et forbrugssted inde i landet, hvis de to steder ikke er tilsluttet samme rørledningsnet.
313. I Frankrig går der et rørledningsnet (syd-øst-ethylenledningen) fra Middelhavet og ethylenfabrikkerne i Lavera (Elf Atochem/BP) og Berre (Shell/BASF) via St Auban og Feyzin (Elf Atochem/Solvay) til Tavaux (hvor BASF/Solvay har en PVC-fabrik). Denne rørledning forsyner ethylenderivatfabrikkerne Lavéra (BP/Amoco og Elf Atochem), SCVF (Shell/Elf Atochem), SPF (Elenac), Berre (Elenac/Montell), St Auban (Elf Atochem), Pont de Claix (Elf Atochem/RP), Jarrie (Elf Atochem) og Balan (Elf Atochem). Andre rørledninger forbinder visse isolerede ethylenfabrikker med spredte brugere. Ingen af de franske ethylenproducenter er i stand til at transportere produktet frem til ethylenbrugere beliggende inde i landet uden brug af dette rørledningsnet, og rørledningsnettet omfatter kun Frankrig. På samme måde er de franske ethylenproducenter ude af stand til at transportere større mængder af produktet til andre lande end Frankrig - de kan kun eksportere ethylen ad søvejen og kun i begrænsede mængder i betragtning af terminalkapaciteten.
314. Det må derfor fastslås, at det geografiske marked for ethylenforsyninger højst kan omfatte det område, der kan forsynes via et rørledningsnet.
315. På det franske ethylenmarked har Elf en markedsandel på over [50-60%]\*, uanset om den beregnes på basis af produktionen eller den mængde, der kan sælges på markedet. Elf står desuden stærkt med hensyn til importdepoter og lagre (Elf Atochem kontrollerer sammen med BP Amoco Lavera-terminalen, der giver den eneste adgang fra søvejen til rørledningsnettet i Sydfrankrig) og kontrollerer transporten af ethylen via rørledning. Elf ejer hele ethylenrørledningsnettet i Sydøstfrankrig (Lavera - Berre, Berre - St Auban, St Auban - Pt de Claix, Pt de Claix - St Pierre de Chandieux), der forsyner denne region. Elf har desuden majoriteten ([...]\* ) i ETEL-rørledningen, der forbinder ethylenfabrikkerne i Balan med Solvays PVC-fabrik i Tavaux. Endelig [...]\*. På grund af den nøgleposition, Elf har på ethylenmarkedet som både producent og ejer af transportinfrastrukturen, må Elf antages at have en dominerende stilling på markedet.
316. Sammenlægningen af TotalFinas og Elfs aktiviteter i den efterfølgende produktion af polyethylen og PVC vil ikke forstærke Elfs dominerende stilling. TotalFina er kun aktiv i den europæiske ethylenindustri via en enkelt fabrik i Belgien. Selskabet producerer i øvrigt HD-polyethylen og har på dette område en markedsandel på [5-15%]\*i Europa. Elf har allerede omfattende aktiviteter på PVC-markedet ([5-15%]\*) og på markedet for HD-polyethylen ([0-10%]\*) og andre polyetylenere ([0-10%]\*). Intet tyder derfor på, at Elfs interesser efter sammenlægningen med TotalFina vil blive ændret væsentligt til skade for de andre aktører på markederne for de produkter, hvortil der anvendes ethylen.
317. [...]\*.
318. Kommissionen finder følgelig ikke, at den anmeldte fusion fører til skabelse eller styrkelse af nogen dominerende stilling på markedet for salg af ethylen i Frankrig.

## VII. TILSAGN FRA ANMELDEREN OG VURDERING AF DISSE TILSAGN

319. Den 19. januar 2000 tilbød anmelderen en række tilsagn for at imødekomme de konkurrenceproblemer, Kommissionen havde peget på i sin klagepunktsmeddelelse af 26. november 1999. Den 28. januar 2000 indsendte anmelderen en række ændrede tilsagn under hensyn til resultaterne af den markedstest, Kommissionen havde foretaget, og de tilpasninger, Kommissionen havde anmodet om. Den 31. januar 2000 tilkendegav Kommissionens tjenestegrene deres negative reaktion på de tilpasninger af tilsagnene, der drejede sig om LPG. Anmelderen tilbød samme dag at afhænde Elfs LPG-aktiviteter. Det nye tilsagn blev afgivet som følge af en negativ markedstest af de tilsagn, som Kommissionens tjenestegrene umiddelbart havde fundet egnede til en sådan markedstest. Det blev afgivet dagen efter, at Kommissionen havde modtaget resultatet af markedstesten. Dette tilsagn eliminerer klart de konkurrenceproblemer, Kommissionen havde påvist på det pågældende marked. Af samme grund kunne der hurtigt foretages høring af medlemsstaterne i det rådgivende udvalg. Der foreligger således ekstraordinære omstændigheder som omhandlet i artikel 18, stk. 2, i forordning (EF) nr. 447/1998, der retfærdiggør afgivelsen af dette nye tilsagn efter udløbet af den fastsatte treugersfrist.
320. Disse tilsagn gennemgås og vurderes nedenfor for de forskellige relevante markeder i den rækkefølge, som Kommissionen fulgte i sin klagepunktsmeddelelse, og som også er benyttet i den del af denne beslutning, der drejer sig om den konkurrencemæssige vurdering. Teksten til disse tilsagn findes i bilaget til denne beslutning og udgør en integrerende del heraf.

### 1. EKSTERNT SALGT, IMPORTDEPOTER OG OLIERØRLEDNINGER

#### 1.1. Beskrivelse

321. TotalFina har afgivet tilsagn om at afhænde følgende aktiver eller aktiviteter i forbindelse med importdepoter og distributionslagre:
- TotalFinas og Elfs samlede aktiepost (38,72%) i CPA
  - alle Elfs aktier (49%) i SFDM, som derved bliver uafhængig af TotalFina/Elf
  - alle Elfs aktier (50%) i CIM, som derved bliver uafhængig af TotalFina/Elf
  - alle Elfs aktier (25,7%) i DP Fos. TotalFina/Elf mister kontrollen med DP Fos og får herefter en ikke kontrolgivende kapitalandel og 3 af sine hidtidige 6 bestyrelsesposter
  - importdepotet Port-la-Nouvelle (TotalFina, Sydfrankrig)
  - en aktiepost på 51% i importdepotet i Lorient, hvor den nye koncern bevarer 2 af sine hidtidige 4 bestyrelsesposter (TotalFina, Vest- og Midtfrankrig)
  - hele distributionslageret i Nanterre (TotalFina, Normandiet - Paris-regionen)
  - en aktiepost på 8,76% tilhørende Elf i distributionslageret EPL i Lyon (Rhône-Alpes), hvor den nye koncern beholder 5 af sine hidtidige 6 bestyrelsesposter

- en aktiepost på 6,54% i det selskab, der står for driften af SES-lageret i Strasbourg, hvori TotalFina/Elf ikke længere vil have nogen interesser
  - i øvrigt forpligter TotalFina sig til at give tredjeparters depoter i Strasbourg (Østfrankrig) adgang til ODC-olierørledningen.
322. TotalFina har afgivet tilsagn om afhænde følgende aktiver eller aktiviteter inden for olierørledninger:
- hele Elfs aktiepost på 26,6% i Trapil. TotalFina/Elf beholder en ikke kontrolgivende aktiepost på 34,5% i Trapil og 4 af sine hidtidige 6 bestyrelsesposter
  - hele Elfs aktiepost på 49% i SFDM, der driver DMM-olierørledningen. SFDM bliver herefter helt uafhængig af den nye koncern
  - hele Elfs aktiepost på 14,1% og en aktiepost tilhørende TotalFina på 3,5% i SPMR. TotalFina/Elf beholder en ikke kontrolgivende aktiepost på 29% i SPMR og 3 af sine hidtidige 5 bestyrelsesposter.

## **1.2. Vurdering**

323. Med hensyn til markedet for eksternt salg af olieprodukter vil de af TotalFina tilbudte afhændelser bevirke, at TotalFina/Elf helt eller delvis mister kontrollen med lagerkapacitet i importdepoter og distributionslagre i hver af de seks franske regioner, der er identificeret i denne beslutning. De mængder, som TotalFina/Elf således ikke får nogen kontrol med, er tilstrækkelige til at sikre adgangen til forsyninger med andre olieprodukter end produkter, der stammer fra TotalFina/Elf eller de andre olieselskaber. De afgivne tilsagn kan desuden eliminere den kontrol, som den nye koncern ville have fået med olierørledningerne, der virker som flaskehalse for forsyningerne i hver af de definerede regioner. På markedet for eksternt salg bliver der herigennem mulighed for at konkurrere med TotalFina/Elf og mere generelt med de andre olieselskaber via import af raffinerede produkter, uanset om der lægges en national eller en regional markedsafgrænsning til grund.
324. I Sydfrankrig vil salget af importdepotet i Port-la-Nouvelle åbne op for import uafhængigt af TotalFina/Elf i den vestlige del af den franske Middelhavsregion. At TotalFina/Elf ikke længere kontrollerer importdepotet DP Fos, har helt afgørende betydning, da det ud over sin strategiske beliggenhed med hensyn til forsyninger til den sydøstlige del af Middelhavsregionen også styrer adgangen for importerede produkter til SPMR-olierørledningen, der går gennem Rhône-bækkenet og op til Lyon. Disse to tilsagn skulle åbne mulighed for at sikre, at kunderne på markedet for eksternt salg igen kan forsynes via import og uafhængigt af TotalFina/Elf og de andre olieselskaber.
325. I området Rhône-Alpes-Auvergne-Bourgogne vil TotalFina frigøre kapacitet i EP Lyon-lageret. Afhændelsen af aktierne i CPA vil føre til tab af enhver indflydelse i distributionslageret i Saint Priest. Reduktionen af aktieposten i SPMR-olierørledningen til 29% vil fratage TotalFina/Elf enhver mulighed for at kontrollere denne rørledning, også selv om TotalFina/Elf allierer sig med en af de små aktionærer. For beslutningerne i SPMR træffes med to tredjedeles flertal. Kunderne på det eksterne marked vil således være i stand til at udnytte konkurrencen mellem olieselskaberne og mellem disse og importerede produkter.

326. I Østfrankrig mister TotalFina/Elf enhver kontrol med DMM-olierørledningen og et tilsluttet distributionslager og vil tilbyde uafhængig tilslutning til ODC-rørledningen til tre importdepoter i Strasbourg. Den nye koncern vil under alle omstændigheder (se nr. 327 nedenfor) afhænde sin aktiepost i CPA (38,8%), der også kontrollerer importdepotet SES i Strasbourg. Afhændelsen af disse aktier vil automatisk føre til en betydelig mindskelse af den nye koncerns indflydelse i dette depot. TotalFina tilbyder desuden at afhænde sine direkte interesser på 6,54% i SES, der efter afhændelsen af CPA-aktierne ville have udgjort en resterende andel. Med disse afhændelser mister TotalFina/Elf den kontrol, selskabet kunne have udøvet med forsyningskilderne, og frigør en distributionslagerkapacitet, der må antages at sætte kunderne i stand til at skaffe sig forsyninger uafhængigt af olieselskaberne.
327. I Nordfrankrig, hvor TotalFina/Elf kontrollerer det eneste eksisterende raffinaderi, vil den nye koncern miste sin kontrol med DMM-olierørledningen og et dermed forbundet distributionslager. Efter salget af aktierne i CPA vil den miste sin fortrinsret til lagerkapaciteten i importdepotet i Dunkerque. Dermed vil den også miste enhver indflydelse på CPA's drift af dette importdepot. Også her vil tilsagnene sikre adgangen til forsyninger uafhængigt af TotalFina/Elf og genoprettelse af en effektiv konkurrence.
328. I Vest- og Midtfrankrig vil TotalFina afhænde 51% af et importdepot i Lorient i Bretagne og opgive sin kontrol med importdepotet i Donges (Nantes-området) og med den dermed forbundne DMM-olierørledning. TotalFina/Elf vil eje det eneste raffinaderi i området (i Donges), men vil ikke få kontrol med de alternative forsyningskilder. Dermed vil den effektive konkurrence være genoprettet.
329. I Normandiet - Paris-området vil TotalFina opgive enhver kontrol med CIM's importdepot i Le Havre samt - via afhændelsen af sine interesser i CPA - fortrinsretten til lagerkapacitet i importlageret i Rouen. Med denne afhændelse vil den nye koncern miste enhver indflydelse på CPA's drift af dette depot. Desuden mister TotalFina/Elf kontrollen med Trapils olierørledningssystem. Endvidere har TotalFina forpligtet sig til at afhænde et distributionslager i den nordlige del af Paris-området, og tilsagnene om afhændelse af aktieposterne i CIM og SFDM vil fratage den nye koncern kontrollen med tre distributionslagre (CIM Coignière, CIM Grigny og SFDM La Ferté Alais) i den sydlige del af Paris-området. Disse afhændelser vil sætte kunderne på markedet for eksternt salg i stand til at skaffe sig forsyninger uafhængigt af TotalFina/Elf eller de andre olieselskaber og sikre, at distributionslagrene holdes åbne og ikke kontrolleres af den nye koncern.
330. Tilsagnene om opgivelse af bestyrelsesposter beror med undtagelse af den post, der skal afgives i EPL (Lyon), på tilsagnene om afhændelse af alle aktierne i et selskab (som i CPA) eller tab af kontrollen (som i SPMR, Trapil, CIM, SFDM, Lorient og DP Fos). Salget af aktieposten i EPL vil kun være ledsaget af tab af lagerkapacitet, men ikke afgivelse af kontrollen med dette lager. Tilsagnet om at afgive en bestyrelsespost vil ikke fratage TotalFina/Elf kontrollen med dette lager, eftersom den nye koncern bevarer flertallet på generalforsamlingen, og Kommissionen tager derfor til efterretning, at TotalFina/Elf har til hensigt at afgive en bestyrelsespost i EPL uden at gøre dette til en betingelse for, at fusionen kan erklæres forenelig med fællesmarkedet.



331. På markederne for tilrådighedsstillelse af lagerkapacitet i importdepoter tilsluttet massetransportssystemer eliminerer TotalFinas tilsagn enhver overlappning og gør det muligt at genoprette en effektiv konkurrence.
332. På markederne for transport af raffinerede produkter via olierørledning eliminerer de afgivne tilsagn enhver overlappning gennem salget af Elfs aktier i SFDM, Elfs aktier i Trapil og Elfs aktier og en del af TotalFinas aktier i SPMR. Dette vil åbne mulighed for genoprettelse af en effektiv konkurrence.
333. Den markedstest, Kommissionen har foretaget, bekræfter, at de afgivne tilsagn vil føre til genoprettelse af en effektiv og varig konkurrence på markederne for eksternt salg af raffinerede produkter, tilrådighedsstillelse af lagerkapacitet i importdepoter tilsluttet massetransportssystemer og transport af raffinerede produkter i olierørledninger. Nogle af de adspurgte tredjeparter har peget på de betydelige lagerrettigheder, TotalFina og Elf har i visse begrænsede geografiske områder, bl.a. inden for fyringsolie i visse dele af Bretagne, og på, at de afgivne tilsagn ikke vil få nogen indvirkning herpå. De afgivne tilsagn vil imidlertid resultere i frigørelse af en tilstrækkelig stor lagerkapacitet i importdepoter og distributionslagre til, at kunderne kan skaffe sig forsyninger uafhængigt af de franske raffinaderier (specielt den nye koncern).

## **2. SALG AF BRÆNDSTOFFER PÅ MOTORVEJE**

### **2.1. Beskrivelse**

334. TotalFina forpligter sig til at afhænde 70 tankstationer på de motorveje, der indgår i det relevante marked som defineret i denne beslutning. Disse tankstationer, som der er sat navn på, omfatter 35 Elf-stationer, 27 Total-stationer og 8 Fina-stationer. Ved valget af disse tankstationer er der bl.a. taget hensyn til de problemer, der er beskrevet under nr. 219 i denne beslutning.
335. I tilfælde af, at afhændelsen af nogle af motorvejstankstationerne ikke kan gennemføres som planlagt, fordi motorvejsselskabet [...] ikke vil godkende den, har anmelderen afgivet tilsagn om at sælge til en anden køber eller afhænde en anden motorvejstankstation. I så fald skal anmelderen foreslå Kommissionen en ækvivalent (med hensyn til omsætning, geografisk beliggenhed, koncessions- eller bevillingsvilkår) tankstation. I alle tilfælde skal afhændelsen godkendes af Kommissionen, og anmelderen har forpligtet sig til at forhøre sig hos de franske konkurrencemyndigheder.

### **2.2. Vurdering**

336. Ved den anmeldte fusion ville Elf tilføre den nye koncern 77 tankstationer, og overlappningen er således praktisk taget elimineret. Dette gælder også med hensyn til den globale omsætning på dette marked.
337. Med hensyn til muligheden for enten at erstatte en motorvejstankstation med en anden eller et tilbud til en anden køber i tilfælde af en tredjeparts afslag må den af TotalFina foreslåede løsning antages at sikre, at tilsagnene får deres fulde virkning. Kommissionen har taget til efterretning, at anmelderen har til hensigt at rådføre sig med de franske myndigheder i et sådant tilfælde, jf. punkt 38 (h), andet afsnit, sidste punktum i tilsagnene.

338. Markedstesten har bekræftet, at forudsat at køberen eller køberne af de tankstationer, der skal afhændes, råder over en uafhængig forsyningskapacitet, vil konkurrencen på markedet for salg af brændstoffer på motorvej blive genoprettet. Nogle af de adspurgte virksomheder har fremført, at disse afhændelser ikke vil være tilstrækkelige. En af disse virksomheder baserer denne opfattelse på en markedsdefinition, der også omfatter tankstationer, som ikke er med i den definition af det relevante marked, som Kommissionen har lagt til grund, og denne virksomheds bemærkninger kan derfor ikke tages til følge. Andre tredjeparter har gjort gældende, at TotalFina og Elf har deres egne kundekort til deres tankstationnet, og at en stor del af kunderne i de tankstationer, der skal afhændes, derfor fortsat vil være loyale over for TotalFina/Elf, hvilket vil betyde et stort indhug i disse tankstationers omsætning og øge den nye koncerns markedsstyrke tilsvarende. TotalFina har over for Kommissionen oplyst, at sådanne kundekort tegner sig for ca. [...] af selskabets salg. For at imødekomme den frygt for, at en del af disse tankstationers omsætning vil forsvinde, som disse tredjeparter har givet udtryk for, har anmelderen afgivet tilsagn om at give køberne af de tankstationer, der skal afhændes, mulighed for i tre år at tage imod TotalFina/Elfs kundekort. Dette tilbud gælder kun i tilfælde af, at køberen ikke har sit eget kundekort. Kommissionen finder, at TotalFinas tilsagn angående kundekort vil give køberne mulighed for at fastholde omsætningen i de tankstationer, der afhændes, og tid nok til at udvikle sine egne måder at tiltrække kunder på.

### **3. SALG AF JETBRÆNDSTOF**

#### **3.1. Beskrivelse**

339. TotalFina har afgivet tilsagn om at afhænde Elfs 50%-andel i GAT (Groupement pour l'Avitaillement de Toulouse-Blagnac) og Elfs 50%-andel i GALYS (Groupement pour l'Avitaillement de Lyon-Satolas).

#### **3.2. Vurdering**

340. Dette tilsagn eliminerer enhver overlapning mellem Elfs og TotalFinas aktiviteter på de to relevante markeder. Markedstesten har bekræftet, at en tredjeparts indtræden som medejer i disse to konsortier er tilstrækkeligt til, at vedkommende omgående vil kunne konkurrere effektivt på de to markeder.

### **4. LPG**

#### **4.1. Beskrivelse**

341. De tilsagn, TotalFina afgav i første omgang, gik på at ophæve strukturforbindelserne med to konkurrenter ([...]\*), at åbne op for LPG-importdepoterne ved at afhænde aktier eller lagerrettigheder i importdepoterne Norgal i Le Havre, Geogaz i Sydfrankrig og Cobogal i Bordeaux samt afhænde andre logistiske faciliteter (fire påfyldningslagre i henholdsvis Syd- og Vestfrankrig), og at afhænde forhandlervirksomheder med dertil hørende logistik inden for LPG i små tanke i den sydlige halvdel af Frankrig.

342. Markedstesten af disse tilsagn førte til negative resultater med hensyn til mulighederne for omgående at genoprette en varig og effektiv konkurrence. Det skyldes for det første usikkerheden om, hvorvidt TotalFina rent juridisk kunne afhænde lagerrettigheder i Norgal-depotet i stedet for en aktiepost. For det andet var

ingen af de aktieposter, der skulle afhændes, store nok til at give andre mulighed for at skaffe sig uafhængige forsyninger til en rimelig pris ved brug af store tankskibe. For det tredje var den samlede LPG-kapacitet, der ville blive frigjort, ikke en gang stor nok til at sikre, at forhandlerne af LPG i små tanke og [...] kunne få deres behov dækket. For det fjerde gav anmelderens tilsagn ingen sikkerhed for afsætningsmuligheder med hensyn til flaskegas, hvor størstedelen af salget foregår i supermarkeder, der kræver store vederlag for at forhandle produktet. For det femte [...]\*. Og endelig var det ikke sikkert, at de forhandlere af LPG i små tanke, som TotalFina tilbød at afhænde, ville få hele den logistiske opbakning, som de havde haft i Elf-gruppen.

343. Efter denne markedstest fremlagde TotalFina en række ændrede tilsagn, der i alt væsentligt gik ud på afhændelse af en større importkapacitet. Der var her tale om en betydelig kapacitet, men det løste ikke de andre problemer, der var blevet påvist med hensyn til flaskegas, [...] og LPG i små tanke. De ændrede tilsagn ville i bedste fald have gjort de nuværende konkurrenter mindre afhængige og mindsket adgangsbarriererne for potentielle nye konkurrenter. I betragtning af den meget koncentrerede struktur på disse markeder ville de aktuelle konkurrenter imidlertid have interesse i at følge trop i tilfælde af en prisforhøjelse igangsat af TotalFina/Elf frem for at søge at erobre markedsandele. Eftersom det er yderst uvist, om der vil dukke nye konkurrenter op på markedet, ville de ændrede tilsagn ikke have kunnet genoprette en varig og effektiv konkurrence. Usikkerheden omkring disse tilsagns virkninger blev yderligere forstærket af de tilbudte afhændelsers spredte karakter, idet disse afhændelser ikke ville virke på samme måde som en global afhændelse, men nok snarere have resulteret i, at der ville være opstået nye aktører, der ville være afhængige af en af de aktører, der i forvejen var til stede på markedet.
344. For at imødekomme den alvorlige tvivl, Kommissionen havde givet udtryk for med hensyn til de ændrede tilsagn, trak anmelderen sit foregående tilsagn tilbage og tilbød at afhænde alle Elfs aktiviteter inden for LPG i Frankrig. Disse aktiviteter er stort set samlet i selskabet Elf Antargaz, men omfatter også aktiver ejet af andre af Elf-koncernens selskaber. Nogle af de af Elf Antargaz' aktiver, der ikke har nogen forbindelse med LPG-aktiviteterne i Frankrig, forbliver i den nye koncern. Endelig beholder den nye koncern også kavernene i Donges og Lacq, der er forbundet med Donges-raffinaderiet og gasforekomsterne i Lacq. Sideløbende med disse afhændelser har anmelderen afgivet tilsagn om at fastholde de fælles forsyningsarrangementer i importdepoterne Norgal og Cobogal og fortsætte med at levere til den afhændede virksomhed i [...] på et ikke-eksklusivt grundlag. Endelig har TotalFina/Elf i sin egenskab af minoritetsaktionær i Vitogaz forpligtet sig til ikke at modsætte sig, at Vitogaz byder på Elf Antargaz. Såfremt Vitogaz' tilbud accepteres, forpligter TotalFina/Elf sig til at sælge sine aktier i Vitogaz.

## **4.2. Vurdering**

345. Som følge af den sene fremlæggelse kunne disse tilsagn ikke underkastes en markedstest. I betragtning af tilsagnenes omfang og den omstændighed, at Elf Antargaz er en selvstændigt fungerende virksomhed, kan der imidlertid ikke herske nogen rimelig tvivl om, at de kan sikre en omgående genoprettelse af en varig og effektiv konkurrence. Desuden har Elf Antargaz omfattende aktiviteter inden for hver af de tre LPG-typer - flaskegas, små tanke til husholdningsbrug og store og mellemstore tanke. Selv om TotalFina/Elf nok vil få øget sine markedsandele efter overtagelsen af LPG-produktionskapacitet og infrastrukturer i

Donges og Lacq, må denne markedsandelsforøgelse som helhed antages ikke at overskride tærsklen til dominans, samtidig med at antallet af aktører på dette marked vil forblive uændret.

## **5. TILSAGNENES GENNEMFØRELSE**

### **5.1. Tidsfrister**

346. TotalFina har foreslået en frist på [...] for opfyldelsen af disse tilsagn. Hvis TotalFina/Elf ikke har undertegnet nogen uigenkaldelig salgsaftale inden for denne frist, skal en særligt udpeget befuldmægtiget person have til opgave at afhænde de pågældende aktiver inden for en ny frist på [...]\*. Denne frist [...] forekommer acceptabel efter Kommissionens beslutningspraksis og i betragtning af disse tilsagns særlige karakter, nemlig det store antal aktiver, der skal afhændes, og de forskellige former, det vil kunne ske under (nogle potentielle købere vil måske være interesserede i en bestemt kombination af aktiver).

### **5.2. Den befuldmægtigede**

347. Anmelderen vil udpege en befuldmægtiget person, som skal godkendes af Kommissionen, og hvis primære opgave skal være at sikre, at de afgivne tilsagn opfyldes.

### **5.3. Adskilt forvaltning**

348. Der er fast praksis for, at anmelderen i tidsrummet fra den dato, hvor Kommissionen vedtager beslutningen, og indtil den endelige effektive afhændelse forpligter sig til at sikre en adskilt drift af de aktiviteter, der skal afhændes. Dette har to formål, dels at sikre, at handelsværdien og den konkurrencemæssige værdi af de pågældende aktiver ikke ændrer sig i denne periode, og dels at sikre, at en selv midlertidig sammenlægning ikke fører til nogen ændring i konkurrenceforholdene på de relevante markeder.

349. Tilsagnene fra anmelderen sikrer, at udvekslingen af information på alle niveauer mellem de aktiver, der skal afstås, begrænses mest muligt. Der vil blive truffet enhver foranstaltning for at undgå, at fortrolige oplysninger videregives. På samme måde vil personalet i det aktiv, der skal afhændes, skulle vælge mellem beskæftigelse hos TotalFina/Elf eller den afhændede virksomhed. Med hensyn til bestyrelsesposter varierer tilsagnene, alt efter om de pågældende afhændelser drejer sig om salg af aktieposter i virksomheder eller om aktiver i et af de selskaber, der indgår i fusionen.

350. Med hensyn til afhændelse af aktieposter i virksomheder vil TotalFina/Elf trække bestyrelsesmedlemmer svarende til den kapitalandel, der skal afhændes, tilbage og erstatte dem med den befuldmægtigede. De bestyrelsesmedlemmer, der kommer fra TotalFina eller Elf, men som er personligt valgt, giver den befuldmægtigede en fuldmagt. Muligheden for at påvirke de enheder, der skal afhændes, eller opnå fortrolige oplysninger i bestyrelsen, er derfor praktisk taget udelukket.

351. Det bemærkes, at anmelderen vil beholde formandsposten i CIM og SFDM samt generaldirektørposten i SFDM. Den befuldmægtigede skal imidlertid forhåndsgodkende alle forretningspolitiske handlinger og strategiske beslutninger og føre tilsyn med formandens og/eller generaldirektørens handlinger i forbindelse med den løbende drift. Den befuldmægtigede vil således fungere som en afskærmning mellem CIM og SFDM og TotalFina/Elf.
352. Med hensyn til salget af importdepotet i Port-la-Nouvelle og motorvejs-tankstationerne skal den befuldmægtigede træffe alle afgørelser i forbindelse med den forretningsmæssige drift af de aktiver, der skal afhændes, inden for rammerne af de eksisterende strukturer, medens anmelderen skal stå for den løbende administrative og tekniske drift af disse aktiver. Dette forekommer rimeligt bl.a. fordi disse aktiver hidtil har været helt integreret i TotalFina og Elf .

#### **5.4. Konkurrenceklausuler**

353. De afgivne tilsagn omfatter en klausul om, at TotalFina/Elf i [...] \* ikke må søge at hverve de afhændede depoters og Elf Antargaz' kunder eller de afhændede virksomheders personale. Denne klausul skal sikre, at køberne vil være i stand til varigt og effektivt at oparbejde de overtagne aktiver på de pågældende markeder.
354. Tilsagnene omfatter også en klausul om, at ingen af de afhændede aktiver må tilbagekøbes før efter [...] \* udløb. TotalFina/Elf vil således ikke kunne manipulere med de afgivne tilsagn ved selektivt at tilbagekøbe bestemte aktiver. Vurderingen af virkningerne af de afgivne tilsagn er foretaget på grundlag af kombinationen af alle de enkelte tilsagn, som ikke kan skilles ad.

#### **5.5. Krav til køberne og afhændelsernes tilrettelæggelse**

355. TotalFina har i de afgivne tilsagn fremhævet, at i det omfang hvor selskabet har givet Kommissionen mulighed for at efterprøve, at en effektiv og varig konkurrence omgående vil blive genoprettet, må det være frit stillet til at afhænde alle eller en betydelig del af de aktiver, der skal afhændes, i en eller flere transaktioner til en enkelt køber og at ombytte dem med tilsvarende eller andre aktiver beliggende uden for Frankrig.
356. Kommissionen noterer sig disse intentioner, som kommer til udtryk i punkt 9, 10, 37 (f), andet og tredje afsnit, i teksten til tilsagnene.
357. Mange af de adspurgte tredjeparter har givet udtryk for betænkeligheder over det spillerum, TotalFina således forbeholder sig i disse tilsagn. De frygter især for, at en ny konkurrent efter udveksling af aktiver med TotalFina/Elf ikke vil have noget større incitament til at konkurrere med den nye koncern på grund af deres mangfoldige kontakter på særlige markeder eller deres fælles interesser. I relation til tilsagnene angående markedet for eksternt salg og olielogistikken har nogle tredjeparter også peget på, at en samlet afhændelse af alle aktiver eller en betydelig del af dem til en enkelt køber ikke vil åbne nok op for markedet til at opveje den nye koncerns sammenlagte raffineringkapacitet.
358. Kommissionen vil tage hensyn til disse betænkeligheder på alle stadierne i tilsagnenes gennemførelse.

359. Som det fremgår af analysen i denne beslutning, har TotalFina/Elf og de konkurrerende olieselskaber (Shell, BP Amoco og Exxon/Mobil) visse fælles interesser på markederne for eksternt salg, navnlig da deres konkurrenter er forhandlere, der ikke selv producerer olie (for størstepartens vedkommende supermarkederne). Hvis anmelderen eller den befuldmægtigede under disse omstændigheder vælger en eller flere af disse aktører til køb af de aktiver, der skal afhændes på markederne for eksternt salg, tilrådighedsstillelse af lagerkapacitet i importdepoter tilsluttet massetransportsystemer eller transport af raffinerede produkter i olierørledninger, vil Kommissionen tage hensyn til disse faktorer i sin vurdering af det forslag, den får forelagt. Tilbud fra andre olieselskaber vil også skulle vurderes i lyset af den ovenstående analyse og de eventuelle kontakter, disse olieselskaber måtte have med TotalFina/Elf på andre markeder.
360. På samme måde vil Kommissionen tage hensyn til den allerede stærke koncentration på markedet for salg af brændstoffer på motorveje og den oligopolistiske struktur, der kan virke fremmede for kollektiv dominans, hvis anmelderen eller den befuldmægtigede skulle foreslå BP Amoco, Shell eller Exxon/Mobil som køber af motorvejstankstationerne. Bemærkningen angående tilbud fra andre olieselskaber i nr. 359 gælder også på dette marked.
361. Som helhed har anmelderen afgivet tilsagn om ikke at sælge de aktiver, der skal afhændes, til en enhed, hvori anmelderen har en bestemmende indflydelse. Dette tilsagn skulle sikre køberens eller købernes fulde uafhængighed.

## VIII. KONKLUSION

362. De af anmelderen afgivne tilsagn forekommer at muliggøre en omgående genoprettelse af en effektiv og varig konkurrence på de relevante markeder. De fleste af tilsagnene må også anses at være nødvendige herfor. Bortset fra de aspekter, som Kommissionen nøjes med at tage til efterretning (frigørelse af en bestyrelsespost i EPL Lyon jf. punkt 27(g) i tilsagnene, fremgangsmåden for afhændelse af aktiverne jf. punkt 9, 10 og 37 (f) samt høring af de franske myndigheder, såfremt en køber eller en motorvejstankstation erstattes med en anden jf. punkt 37 (h)), er fusionsplanens forenelighed med fællesmarkedet betinget af, at alle de tilsagn, der er afgivet over for Kommissionen, opfyldes -

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

### *Artikel 1*

På betingelse af, at de tilsagn, der er gengivet i bilaget til denne beslutning - med undtagelse af tilsagnene under punkt 9, 10, 27(g) og 37(f), andet og tredje afsnit og punkt 37(h), andet afsnit, sidste punktum - opfyldes fuldt ud, erklæres den anmeldte fusion mellem TotalFina og Elf Aquitaine forenelig med fællesmarkedet og med EØS-aftalen.

*Artikel 2*

Denne beslutning er rettet til:

TotalFina  
F-92069 Paris La Défense Cedex

Udfærdiget i Bruxelles, den 9. februar 2000.

*På Kommissionens vegne  
Mario MONTI  
Medlem af Kommissionen*

## BILAG I

### TILSAGN FRA TOTALFINA

#### I. ALMINDELIGE BETINGELSER FOR OPFYLDELSE AF TILSAGNENE

##### Køberprofil

1. For at bevare en effektiv konkurrence på de berørte markeder forpligter anmelderen sig til at afhænde de aktiver, der er omfattet af tilsagnene (i det følgende benævnt "aktiverne") til en eller flere købere, der opfylder følgende betingelser:

- (a) koncernerne TotalFina og Elf må ikke hverken direkte eller indirekte have nogen materielle interesser i køberen eller køberne.

Dette er dog ikke til hinder for, at virksomheder, hvori TotalFina eller Elf har interesser, som anmelderen forpligter sig til at afhænde i fuldt omfang i henhold til disse tilsagn, kan optræde som købere af alle aktiverne eller en del af dem.

Anmelderen afstår i den forbindelse fra direkte eller indirekte at modsætte sig, at en af disse virksomheder byder på aktiverne og tager skridt til at købe dem.

- (b) køberen eller køberne skal være levedygtige aktører eller potentielle aktører på de relevante markeder, som vil være i stand til at opretholde eller oparbejde en effektiv konkurrence
  - (c) køberen eller køberne skal have opnået eller må med rimelighed antages at ville opnå alle de tilladelser, der er nødvendige for at overtage og drive aktiverne.
2. Anmelderen vil snarest muligt forelægge Kommissionen:

- (a) udkast til det salgsmateriale for hver kategori af aktiver (raffinaderi-produktlagre, interesser i rørledninger, motorvejstankstationer, aktiver i LPG-sektoren), som de potentielle købere vil få udleveret

- (b) en liste over de potentielle købere, som anmelderen agter at kontakte.

Har Kommissionen ikke inden for en frist på fem (5) arbejdsdage efter at have fået forelagt disse dokumenter udtalt sig om dem, skal de betragtes som værende godkendt af Kommissionen.

3. Med forbehold af Kommissionens godkendelse af køberne og nedenstående særlige betingelser angående lager- og transportfaciliteter for raffinerede produkter og motorvejstankstationer kan køberen eller køberne af alle eller nogle aktiver være:



- (a) virksomheder etableret uden for Frankrig, der er aktive eller har betydelige interesser inden for oliebranchen (produktion, raffinering, oplagring, markedsføring) eller energisektoren i bredere forstand eller finansielle virksomheder
  - (b) virksomheder etableret i Frankrig med status som godkendte lagerselskaber eller finansielle virksomheder.
4. Valget af køber eller købere skal forelægges Kommissionen til godkendelse. Anmodningen om godkendelse af køber skal omfatte alle oplysninger, der er nødvendige, for at Kommissionen kan efterprøve, om vedkommende opfylder de under punkt 1 ovenfor nævnte betingelser. Kommissionen vil underrette anmelderen om sin godkendelse eller afvisning af de foreslåede købere senest ti (10) arbejdsdage efter at have modtaget anmodningen. Manglende reaktion fra Kommissionens side inden for denne frist på ti (10) dage skal betragtes som en ekstraordinær omstændighed jf. punkt 6.

### **Frist**

5. Anmelderen forpligter sig til at indgå uigenkaldelige aftaler om afhændelse af aktiverne inden for en frist på [...] fra datoen for meddelelsen af beslutningen om fusionens godkendelse efter artikel 8, stk. 2, i forordning (EØF) nr. 4064/89 (i det følgende betegnet "første frist"). Den effektive afhændelse af aktiverne finder sted senest [...] efter indgåelse af købsaftalen (i det følgende betegnet "anden frist").
6. Såfremt ekstraordinære omstændigheder har forhindret indgåelsen af købsaftalen eller den effektive afhændelse inden for hhv. den første og den anden frist, kan fristen efter behørigt begrundet anmodning fra anmelderen forlænges af Kommissionen efter dennes skøn.
7. Enhver anmodning om forlængelse af den første frist skal forelægges Kommissionen senest ved udløbet af den [...] i den første frist. Enhver anmodning om forlængelse af den anden frist skal forelægges senest ved udløbet af den [...] i den anden frist. Kommissionen tager stilling til anmodningen om fristforlængelse senest otte (8) dage efter at have modtaget den, uden at manglende reaktion fra Kommissionens side ved udløbet af disse otte (8) dage kan betragtes som en stiltiende accept af anmodningen.

### **Afhændelse af aktiverne**

8. I det omfang, hvor anmelderen har givet Kommissionen mulighed for at forvise sig om, at afhændelsen er egnet til omgående at genoprette en effektiv og varig konkurrence, kan aktiverne afhændes af anmelderen på de af ham valgte betingelser og vilkår.
9. Anmelderen forbeholder sig ret til at afhænde alle eller en betydelig del af aktiverne ved en eller flere transaktioner til en og samme køber.
10. Anmelderen forbeholder sig ligeledes ret til at foretage afhændelsen i form af ombytning med aktiver af samme eller anden art uden for Frankrig.
11. Anmelderen forpligter sig i øvrigt til ikke at generhverve kontrollen med aktiverne før tidligst [...] efter afhændelsen af de pågældende aktiver.

### **Afhændelsens omfang**

12. Med forbehold af, hvad der er anført nedenfor under punkt 37(b) angående visse særlige aktiver (motorvejstankstationer) skal aktiverne (bortset fra kapitalandelene i de selskaber, der er omhandlet under punkt 26(a)-(d), 26(f)-(h), 31(a)-(c), 38 og 40(c) og (d)) afhændes som selvstændige funktionsdygtige enheder. Afhændelsen skal derfor omfatte de materielle aktiver (grunde, bygninger mv. samt løsøre) og immaterielle aktiver (kunder, edb-baser, kontrakter, tilladelser mv.), der er nødvendige for driften af de pågældende aktiver, og som kan sætte køberen i stand til at optræde som en effektiv konkurrent. Det direkte beskæftigede personale i disse aktiver overføres sammen med aktiverne i overensstemmelse med bestemmelserne i § L.122-12 i den franske arbejdslov.
13. Anmelderen skal underrette køberen om muligheden for midlertidig eller permanent overførsel af ledende medarbejdere fra TotalFinas eller Elfs nuværende administrations- eller salgsafdelinger, som måtte være nødvendige for drift og forvaltning af de købte aktiver. Hvis køberen anmoder herom, skal anmelderen i god tro forhandle med køberen om midlertidig eller permanent overførsel af disse medarbejdere til køberen.
14. Anmelderen skal underrette køberen om muligheden for med nærmere bestemte tredjeparter at indgå kontrakter om levering af produkter eller tjenester, der er nødvendige for driften af aktiverne. Hvis køberen anmoder herom, skal anmelderen med forbehold af disse tredjepartleverandørers samtykke overføre de kontrakter om levering af produkter og/eller tjenester, som Totalfina og Elf har indgået med tredjepartsleverandører angående de afhændede aktiver, til køberen.
15. Anmelderen forpligter sig til ikke at søge at hverve medarbejdere overført med aktiverne i [...] fra afhændelsen af de pågældende aktiver. Anmelderen vil i øvrigt udfolde enhver bestræbelse på at tilskynde disse medarbejdere til ikke at sige op før denne overførsel.

### **Sikring af aktivernes konkurrencedygtighed og værdi indtil afhændelsen**

16. Anmelderen forpligter sig til at bevare aktivernes fulde økonomiske værdi og konkurrencedygtighed indtil deres effektive afhændelse i overensstemmelse med god forretningspraksis og inden for rammerne af de midler, anmelderen råder over i henhold til disse tilsagn.

Anmelderen forpligter sig i særdeleshed til indtil afhændelsen af aktiverne ikke på egen hånd at foretage nogen handling, der kan påvirke disse aktivers økonomiske værdi, drift eller konkurrencedygtighed væsentligt.

Indtil afhændelsen af aktiverne forpligter anmelderen sig i øvrigt til ikke på egen hånd at foretage nogen handling, der kan ændre karakteren eller omfanget af disse aktivers aktivitetsområde, industri- eller forretningsstrategien eller investeringspolitikken i forbindelse med disse aktiver.

Anmelderen forpligter sig desuden til at tage de nødvendige skridt til at forhindre videregivelse af fortrolige oplysninger om aktiverne inden for TotalFina og Elf eller til tredjemand, dog med undtagelse af oplysninger, der er nødvendige for at sikre disse aktivers afhændelse under de bedst mulige vilkår i overensstemmelse med disse tilsagn.

Med hensyn til de af TotalFinas og Elfs ansatte, der er beskæftiget ved disse aktiver, forpligter anmelderen sig til senest [...] efter meddelelsen af beslutningen om fusionens godkendelse at opfordre de pågældende ansatte til at vælge mellem enten at fratræde den stilling, de har inden for TotalFina eller Elf, som skal bestræbe sig på at sikre deres ansættelse ved de pågældende aktiver, eller genindtræde som ansatte i TotalFina eller Elf, der i så fald skal bestræbe sig på at erstatte disse ansatte med personer, der er uafhængige af TotalFina og Elf.

Såfremt anmelderen finder det nødvendigt af hensyn til aktivernes fortsatte rentabilitet og konkurrencedygtighed, skal han henvende sig til Kommissionen med henblik på at få den ovenfor fastsatte frist på [...] forlænget. Har Kommissionen ikke inden for [...] efter at have fået forelagt en behørigt begrundet anmodning reageret herpå, anses anmodningen for at være accepteret af Kommissionen.

Anmelderen skal give den under punkt 20 omhandlede befuldmægtigede enhver oplysning, han skønner nødvendig, for at denne kan få indsigt i den løbende forvaltning af aktiverne.

### **Befuldmægtiget**

17. Senest otte dage efter meddelelsen af beslutningen om fusionens godkendelse efter artikel 8, stk. 2, i forordning (EØF) nr. 4064/89 skal anmelderen til Kommissionen indstille tre kandidater til udpegelse som befuldmægtiget og fremlægge et udkast til fuldmagt i overensstemmelse med nærværende tilsagn, med nærmere bestemmelser om fuldmagtens omfang, den befuldmægtigedes beføjelser og pligter og betingelserne for hans vederlag (dog uden beløbsangivelse).
18. Kommissionen tager stilling til forslaget om udpegelse af en befuldmægtiget og udkastet til fuldmagt inden for otte (8) dage efter at have modtaget dem.

Kommissionen kan inden for denne frist godkende eller forkaste to eller alle tre foreslåede befuldmægtigede. Hvis kun en af de tre foreslåede befuldmægtigede godkendes af Kommissionen, udpeges denne af anmelderen som befuldmægtiget. Godkender Kommissionen mere end en befuldmægtiget, kan anmelderen frit vælge en af dem. Hvis Kommissionen forkaster alle forslagene, skal den vælge en befuldmægtiget, som derefter udpeges af anmelderen.

Efter anmodning fra Kommissionen skal anmelderen ændre sit udkast til fuldmagt.

19. Har Kommissionen ikke reageret inden for fristen på otte (8) dage efter modtagelse af anmelderens forslag, anses de tre foreslåede befuldmægtigede og udkastet til fuldmagt for at være godkendt af Kommissionen.
20. Den befuldmægtigede udpeges af anmelderen senest fem dage efter Kommissionens godkendelse. Hans vederlag aftales mellem ham og anmelderen. En kopi af hans fuldmagt fremsendes til Kommissionen.

Efter undertegnelsen af fuldmagten kan anmelderen ikke foretage nogen ændring i den uden Kommissionens godkendelse. Efter anmodning fra den befuldmægtigede kan Kommissionen kræve fuldmagten ændret, hvis det viser sig, at den ikke sætter ham i stand til at varetage sine opgaver fuldt tilfredsstillende.

21. Den befuldmægtigedes opgaver består i:

- (a) at forvisse sig om, at anmelderen bevarer aktivernes rentabilitet og salgbarhed, og at driften og forvaltningen af aktiverne foregår normalt i overensstemmelse med hidtidig praksis frem til datoen for deres effektive afhændelse
- (b) regelmæssigt aflægge rapport til Kommissionen om udviklingen i opfyldelsen af de nedenstående tilsagn og gennemførelsen af den befuldmægtigedes opgaver. Den befuldmægtigede skal i dette øjemed udarbejde og sende Kommissionen en fortrolig rapport hver fjerde (4) uge, som fremsendes fem (5) arbejdsdage efter udløb af hver periode eller hver gang, der anmodes herom.

Denne rapport skal bl.a. omfatte:

- (i) bekræftelse af, at aktiverne forvaltes på en sådan måde, at deres fulde økonomiske værdi og konkurrencedygtighed bevares, jf. punkt 21(a)
- (ii) angivelse af, hvilke skridt der er taget til opfyldelse af tilsagnene, reaktionerne fra de tredjeparter, der er kontaktet (potentielle købere, tredjeparter med godkendelses- eller forkøbsret, medarbejderrepræsentanter, administrative myndigheder), og hvor langt man er nået med den formelle afhændelsesproces
- (iii) i givet fald oplysning om de opgaver omfattet af fuldmagten, som den befuldmægtigede ikke har været i stand til at varetage, med en begrundelse herfor.

En ikke-fortrolig version af den befuldmægtigedes rapport til Kommissionen skal fremsendes til anmelderen.

- (c) hvad angår de kapitalandele i de under punkt 26(a)-(d), 26(f)-(h), 31(a)-(c), 38, 40(c) og (d) og 41 nævnte virksomheder, som anmelderen forpligter sig til at afhænde, og de bestyrelsesposter, som anmelderen forpligter sig til at frigøre:
  - (i) med forbehold af det nedenstående, indtil datoen for den effektive afhændelse af kapitalandelene, at udøve de stemmerettigheder, der er knyttet til disse kapitalandele, og træde i stedet for de personer, hvis poster skal frigøres, eller få en fuldmagt fra dem (undtagen med hensyn til posterne som bestyrelsesformand i CIM og SFDM, jf. punkt 21(c)(v)), dog således, at en bestyrelsespost i SFDM, der skal frigøres, ikke kan overtages af den befuldmægtigede, heller ikke via en fuldmagt, idet det hidtidige bestyrelsesmedlem efter instruks fra den befuldmægtigede skal give SFDM's bestyrelsesformand fuldmagt.

- (ii) at udøve de beføjelser, som de personer, han er trådt i stedet for eller som har givet ham fuldmagt, havde, jf. punkt 21(c)(i). I udøvelsen af sit hverv i sager angående betydelige aktiv-afhændelser, udlodning af udbytte, opløsning af virksomheden, udstedelse af nye aktier, kapitalforhøjelse eller -nedsættelse skal den befuldmægtigede tilgodese anmelderens økonomiske interesser og høre anmelderen herom uden at meddele denne nogen fortrolig oplysning, forudsat at dette ikke strider mod hans overordnede pligt til at sikre, at den pågældende virksomhed bevares som en levedygtig virksomhed
  - (iii) såfremt han skønner det hensigtsmæssigt at anmode TotalFina eller Elf i deres egenskab af kapitalandelens indehaver og/eller de personer, hvis bestyrelsespost skal frigøres i henhold til nærværende tilsagn, om selv at deltage i alle eller en del af generalforsamlingerne eller bestyrelsesmøderne og i givet fald selv udøve de beføjelser, de er tillagt, på betingelse af, at de afstår fra at videregive fortrolige oplysninger om den pågældende virksomhed til TotalFina eller Elf
  - (iv) når generalforsamlingen eller bestyrelsen skal tage stilling enten til afhændelse af aktier mellem aktionærer eller godkendelse af en ny aktionær, vil TotalFina eller Elf eller deres bestyrelsesmedlemmer under alle omstændigheder kunne give den befuldmægtigede anvisninger med hensyn til hans stilling i disse spørgsmål eller selv deltage i den generalforsamling eller det bestyrelsesmøde, hvor dette spørgsmål er på dagsordenen, og deltage i afstemningen angående dette spørgsmål inden for de rammer, der er fastlagt i den pågældende virksomheds vedtægter
  - (v) hvad angår CIM og SFDM, hvor anmelderen besætter posten som bestyrelsesformand (CIM og SFDM) og posten som administrerende direktør (SFDM) forinden at godkende de beslutninger af overordnet betydning og strategiske beslutninger og føre tilsyn med de løbende forvaltningshandlinger, der udføres af bestyrelsesformanden og/eller den administrerende direktør i disse virksomheder med det formål at sikre, at de pågældende aktiver forvaltes på en sådan måde, at deres økonomiske værdi og konkurrencedygtighed bevares, og uden at videregive nogen fortrolig oplysning til anmelderen
- (d) hvad angår andre aktiver end kapitalandele i de under punkt 26(e), 36 og 40(a) nævnte virksomheder:
- (i) at træffe alle beslutninger angående virksomhedernes forretningsaktiviteter inden for rammerne af de bestående ledelsesstrukturer indtil datoen for den effektive afhændelse af aktiverne, dog således at anmelderen fortsat skal varetage den løbende administrative og tekniske drift af dem (herunder bl.a. aflønning af det direkte beskæftigede personale i disse virksomheder, regelmæssig teknisk inspektion osv.) i overensstemmelse med den hidtidige praksis og under den befuldmægtigedes opsyn

- (ii) at påse, at de pågældende aktiver forvaltes som normalt, i overensstemmelse med den hidtidige praksis, indtil datoen for deres effektive afhændelse
- (iii) at påse, at der er truffet foranstaltninger for at sikre, at ingen konkurrencefølsom oplysning angående de pågældende aktiver videregives til anmelderen, med undtagelse af de oplysninger, der er nødvendige for at kunne afhænde disse aktiver bedst muligt og i overensstemmelse med nærværende tilsagn
- (iv) som helhed at sikre, at de aktiver, der skal afhændes, bevarer deres fulde økonomiske værdi og konkurrencedygtighed, og træffe enhver foranstaltning, der er nødvendig herfor

og

- (e) som helhed at påse, at anmelderen opfylder nærværende tilsagn på tilfredsstillende vis.

22. Såfremt anmelderen ikke har opfyldt tilsagnene inden for de under punkt 5-7 fastsatte frister, skal den befuldmægtigede have til opgave at føre forhandlinger med interesserede tredjeparter med det formål i kraft af sin fuldmagt og i god tro sælge aktiverne til den bedst mulige pris til en af Kommissionen godkendt køber. Afhændelserne skal i øvrigt være gennemført inden for en frist på [...]\*, som eventuelt kan forlænges som omhandlet under punkt 6 og 7.
23. Såfremt anmelderen i væsentligt omfang ikke opfylder sine tilsagn, kan Kommissionen udvide den befuldmægtigedes kommissorium og give ham enhver mulighed for at sikre overholdelsen af tilsagnene.
24. Anmelderen forpligter sig til at yde den befuldmægtigede enhver rimelig bistand samt give ham enhver oplysning, han måtte finde nødvendig for udøvelsen af sit hverv som beskrevet ovenfor. Anmelderen stiller et eller flere kontorer til rådighed for den befuldmægtigede i sine egne lokaler eller i de virksomheder, der er genstand for nærværende tilsagn. Anmelderen afholder jævnlige møder med den befuldmægtigede efter en nærmere aftalt plan for at give ham alle mundtlige eller skriftlige oplysninger, der er nødvendige for udøvelsen af hans hverv. Efter anmodning fra den befuldmægtigede giver anmelderen ham adgang til de virksomheder, der er genstand for afhændelserne.
25. Så snart den befuldmægtigedes hverv er tilendebragt, skal anmelderen anmode Kommissionen om tilladelse til at frigøre ham fra dette hverv. Kommissionen kan dog kræve den befuldmægtigede genudpeget, hvis det senere viser sig, at tilsagnene ikke er opfyldt i fuldt omfang.

## **II. INDHOLD OG SÆRLIGE VILKÅR FOR OPFYLDELSEN AF TILSAGNENE PÅ MARKEDET FOR EKSTERNT SALG AF RAFFINEREDE PRODUKTER: LAGERLOGISTIK**

### **A. Tilsagnenes indhold**

26. Anmelderen forpligter sig til at afhænde:

- (a) hele BTT's (et 50/50% ejet datterselskab af TotalFina og Elf) kapitalandel på 38,72% i CPA, som ejer eller har interesser i lagrene CPA Rouen (Normandiet og Paris-området), CPA Dunkerque (Nordfrankrig), STOCKBREST (Vestfrankrig), CPA Saint Priest (Rhône-Alpes), og SES Strasbourg
- (b) hele Elfs kapitalandel på 49% i SFDM, som ud over rørledningen DMM driver følgende 4 lagre: SFDM Donges, SFDM La Ferté Alais, SFDM Vatry la Chaussée sur Marne og SFDM Saint Baussant
- (c) hele Elfs kapitalandel på 50% i CIM, som ejer 3 lagre: CIM Le Havre, CIM Coignières og CIM Grigny
- (d) hele Elfs direkte kapitalandel på 15,07% i DP Fos, samt hele Elfs kapitalandel på 76,65% i Fos Import, som ejer 10,63% af aktierne i DP Fos
- (e) hele lagerselskabet Fina Port la Nouvelle og lagerselskabet Fina Nanterre
- (f) en kapitalandel på 51% i lagerselskabet Fina Lorient
- (g) Elfs kapitalandel på 8,76% i EPL Lyon
- (h) TotalFinas kapitalandel på 6,54% i lageret SES Strasbourg, som TotalFina/Elf derefter ikke vil have nogen interesser i.

27. Anmelderen forpligter sig til senest ved udløbet af den befuldmægtigedes hverv og den effektive afhændelse af aktiverne at frigøre:

- (a) TotalFinas og Elfs tre (3) bestyrelsesposter i CPA
- (b) Elfs tre (3) bestyrelsesposter i CIM
- (c) tre (3) af TotalFinas og Elfs seks (6) bestyrelsesposter i DP Fos
- (d) TotalFinas tre (3) bestyrelsesposter i lagerselskabet Fina de Nanterre
- (e) TotalFinas tre (3) bestyrelsesposter i lagerselskabet Port la Nouvelle
- (f) to (2) af TotalFinas fire (4) bestyrelsesposter i lagerselskabet Fina de Lorient
- (g) en (1) af Elfs seks (6) bestyrelsesposter i EPL.

28. Anmelderen forpligter sig i øvrigt til i [...] \* efter datoen for frigørelsen af ovennævnte bestyrelsesposter ikke at øge den repræsentation i de pågældende bestyrelser, som TotalFina/Elf får efter opfyldelsen af tilsagnene. I tilfælde af ændring af det samlede antal medlemmer af den pågældende virksomheds bestyrelse,

ændres antallet af TotalFina/Elfs poster proportionalt hermed, eventuelt efter afrunding til nærmeste lavere antal, dog ikke under 1.

29. Anmelderen forpligter sig til i en periode, der løber fra datoen for meddelelsen af beslutningen om fusionens godkendelse og indtil [...] \* efter datoen for den effektive afhændelse af det pågældende lager, ikke at søge at få kunderne til de lagre, der er genstand for nærværende tilsagn, og hvori TotalFina/Elf ikke længere har nogen interesser, til at indgå leje- eller gennemgangskontrakter i lagre, som TotalFina/Elf er ejer eller medejer af, og som er beliggende i oplandet til de lagre, der er omfattet af nærværende tilsagn.

## **B. Gennemførelsesbestemmelser**

30. Med hensyn til opfyldelsen af de ovenstående tilsagn henviser anmelderen til de ovenfor fastsatte almindelige betingelser og tilføjer følgende:

- (a) Straks efter meddelelsen af beslutningen om fusionens godkendelse og godkendelsen af det under punkt 2(a) ovenfor omhandlede salgsmateriale skal anmelderen forhøre sig hos de forskellige aktører etableret i eller uden for Frankrig, der kunne tænkes at være interesseret i at overtage alle aktiverne eller en del af dem og give dem de oplysninger om tekniske forhold, miljøforhold, kontrakter samt forretningsmæssige og finansielle forhold, der er nødvendige, for at de kan byde på aktiverne.
- (b) Navnene på de potentielle købere af alle aktiverne eller en del af dem skal forelægges Kommissionen til godkendelse som fastsat i de almindelige betingelser og med forbehold af den godkendelses- og forkøbsret, der måtte være fastsat i vedtægterne for CPA, SFDM, CIM, DP Fos og Fos Import, EPL og SES.

For SFDM et la CIM henledes opmærksomheden på, at køberen eller køberne også skal godkendes af den statslige tilsynsførende og koncessionsgiveren (for SFDM af regeringen, for CIM af havnemyndigheden i Le Havre).

## **III. INDHOLD OG SÆRLIGE VILKÅR FOR OPFYLDELSEN AF TILSAGNENE PÅ MARKEDET FOR EKSTERNT SALG AF RAFFINEREDE PRODUKTER: OLIERØRLEDNINGER**

### **A. Tilsagnenes indhold**

31. Anmelderen forpligter sig til at afhænde:

- (a) hele Elfs kapitalandel på 26,60% i Traspil
- (b) hele Elfs kapitalandel på 49% i SFDM, der driver rørledningen DMM
- (c) hele Elfs kapitalandel på 14,10% og en kapitalandel tilhørende TotalFina på 3,50% i SPMR.



32. Anmelderen forpligter sig til:

- (a) inden for [...] \* efter meddelelsen af beslutningen om fusionens godkendelse at foreslå Groupement Pétrolier de Strasbourg (GPS) omgående at åbne adgang til de rørsystemer tilhørende GPS, som forbinder ODC med SPLS, for alle aktører i området (SES, Bolloré, Propétrol), der anmoder herom, inden for rammerne af disse rørsystemers kapacitet, og at stemme for dette forslag, idet enhver tvist angående brugen af kapaciteten i GPS' rørsystemer skal forelægges en sagkyndig udpeget efter fælles overenskomst mellem de berørte parter eller i mangel heraf handelsretten i Strasbourg
- (b) samtidig hermed at foreslå SPLS snarest muligt at få elimineret flaskehalsene i rørledningen, således at de ovennævnte aktører i området kan transportere deres produkter fra og til ODC uden at skulle gå gennem GPS' tanke, og at stemme for dette forslag
- (c) så snart arbejdet med eliminering af flaskehalsene i SPLS er afsluttet, at iværksætte kollektiv behandling i GPS af de skadelige stoffer, som alle aktørernes trafik har frembragt.

33. Anmelderen forpligter sig til senest ved udløbet af den befuldmægtigedes hverv og den effektive afhændelse af de omhandlede aktiver at frigøre:

- (a) to (2) af sine i alt seks (6) bestyrelsesposter i Traspil, hvis bestyrelse tæller ti (10) medlemmer
- (b) to (2) af sine fem (5) bestyrelsesposter i SPMR, hvis bestyrelse tæller ti (10) medlemmer
- (c) fire (4) bestyrelsesposter tilhørende Elf i SFDM's bestyrelse, der tæller otte (8) medlemmer.

34. Anmelderen forpligter sig desuden i [...] \* efter datoen for frigørelsen af de ovennævnte bestyrelsesposter til ikke at øge TotalFina/Elfs repræsentation i Traspils og SPMR's bestyrelser i forhold til situationen efter opfyldelsen af ovennævnte tilsagn. I tilfælde af en ændring af det samlede antal bestyrelsesmedlemmer i Traspil og/eller SPMR, ændres antallet af TotalFina/Elfs bestyrelsesmedlemmer proportionalt hermed med afrunding til nærmeste lavere antal, uden dog at kunne være lavere end 1.

## **B. Gennemførelsesbestemmelser**

35. Med hensyn til opfyldelsen af de ovenstående tilsagn henviser anmelderen til de ovenfor fastsatte almindelige betingelser og tilføjer følgende:

- (a) Straks efter meddelelsen af beslutningen om fusionens godkendelse og godkendelsen af salgsmaterialet som omhandlet under punkt 2(a) skal anmelderen som nævnt i de almindelige betingelser forhøre sig hos de forskellige aktører etableret i eller uden for Frankrig, der kunne tænkes at være interesseret i at overtage alle aktiverne eller en del af dem, og give dem de oplysninger om tekniske forhold, miljøforhold, kontrakter samt forretningsmæssige og finansielle forhold, der er nødvendige, for at de kan byde på aktiverne.

- (b) Navnene på de potentielle købere af alle aktiverne eller en del af dem skal forelægges Kommissionen til godkendelse som fastsat i de almindelige betingelser og med forbehold af den godkendelses- og forkøbsret, der måtte være fastsat i vedtægterne for Traspil, SPMR og SFDM, samt de statslige tilsynsførendes godkendelse.

#### **IV. INDHOLD OG SÆRLIGE VILKÅR FOR OPFYLDELSEN AF TILSAGNENE PÅ MARKEDET FOR SALG AF BRÆNDSTOFFER PÅ MOTORVEJE**

##### **A. Tilsagnenes indhold**

36. Anmelderen forpligter sig til at afhænde halvfjerds (70) tankstationer af mærkerne Elf, Total og Fina, der er beliggende på motorveje, som opfylder de af Kommissionen anlagte kriterier for definition af markedet.

Der er tale om 35 Elf-stationer, 26 Total-stationer og 9 Fina-stationer.

En liste med opregning af de halvfjerds (70) tankstationer, der er omfattet af nærværende tilsagn, og angivelse af de motorveje, de ligger på, det motorvejselskab, de eventuelt er underlagt, deres årlige salg af brændstoffer og andre varer samt datoen for udløb af deres bevilling findes i bilag 1.

##### **B. Gennemførelsesbestemmelser**

37. Med hensyn til opfyldelsen af de ovenstående tilsagn henviser anmelderen til de ovenfor fastsatte almindelige betingelser og tilføjer følgende:

- (a) Straks efter meddelelsen af beslutningen om fusionens godkendelse og godkendelsen af salgsmaterialet som omhandlet under punkt 2(a) skal anmelderen som nævnt i de almindelige betingelser forhøre sig hos de forskellige aktører etableret i eller uden for Frankrig, der kunne tænkes at være interesseret i at overtage alle aktiverne eller en del af dem. For at sætte dem i stand til at byde på disse aktiver, skal anmelderen give de aktører, der kunne tænkes at være interesseret i at overtage disse aktiver, alle oplysninger om tekniske forhold, miljøforhold, kontrakter samt forretningsmæssige og finansielle forhold i de pågældende tankstationer.
- (b) Afhændelsen af tankstationerne skal ske i form af overdragelse mod vederlag af bevillingerne fra motorvejselskaberne samt af de anlæg og det inventar og udstyr, der er nødvendige for deres drift.

Tankstationernes direkte beskæftigede driftspersonale overføres sammen med tankstationen.

Anmelderen understreger, at de eneste materielle eller immaterielle aktiver, der forefindes eller benyttes på tankstationerne, som ikke afhændes, er aktiver omfattet af en intellektuel ejendomsret eller knowhow tilhørende anmelderen, herunder bl.a. mærkespecifikt inventar og edb-systemer.

- (c) For at åbne mulighed for omgående genoprettelse af en effektiv og varig konkurrence forpligter anmelderen sig til at tilbyde køberne af alle eller nogle

af tankstationerne at overføre det personale, der er nødvendigt for den administrative, forretningsmæssige og regnskabsmæssige drift, til dem.

Antallet af disse medarbejdere, deres funktioner og vilkårene for deres overførsel bestemmes i det enkelte tilfælde, bl.a. på grundlag af købernes ønsker, antal overtagne tankstationer og driftsform (direkte drift eller via forpagter).

Anmelderen forpligter sig desuden til at tilbyde køberne af tankstationerne at indgå en aftale med dem om den administrative drift af de pågældende tankstationer som en overgangsordning i den tid, det tager dem at indføre deres egen infrastruktur. Anmelderen forpligter sig til at indgå en sådan aftale med de købere, der anmoder herom.

Indtil den effektive afhændelse af de pågældende tankstationer forpligter anmelderen sig til at forsyne dem til interne afregningspriser.

I samme tidsrum skal salgsprisen for brændstoffer i de pågældende tankstationer fastsættes af den befuldmægtigede på grundlag af udviklingen i Platt's-noteringerne og den målavance, han fastlægger af hensyn til disse tankstationers fortsatte rentabilitet, konkurrencedygtighed og salgbarhed.

- (d) Anmelderen forpligter sig til at tilbyde køberen at give indehavere af TotalFinas GR- og Eurotrafic-kort og Elfs Credit- og Pan-kort mulighed for at benytte disse kort i de af de afhændede tankstationer, hvor disse kort blev accepteret på datoen for modtagelsen af beslutningen om fusionens godkendelse, i højst [...] efter den effektive afhændelse af den pågældende tankstation på betingelse af, at køberen ikke selv har brændstofkort, der direkte konkurrerer med de ovennævnte TotalFina- og Elf-kort og opfylder de betingelser for administration af kortene, der er fastsat i den aftale, der er indgået med TRD SA-datterselskabet Centre de Management de Transactions Monétiques SA (definition af produkter og tjenester, hvortil kortet kan benyttes, kortsystemets elektroniske, finansielle, administrative og kommercielle specifikationer, ansvar og reklamationer, fakturering og afregning, inddrivelse af fordringer, forvaltnings- og administrationsudgifter, kommercielle og finansielle vilkår, varighed og værnetingsklausul)

Hvis køberen anmoder herom, forpligter anmelderen sig til at indgå en aftale med køberen om, at de pågældende kortindehavere kan benytte disse kort i de afhændede tankstationer i højst [...] efter datoen for den effektive afhændelse af de pågældende tankstationer, forudsat og så længe de i ovenstående afsnit i punkt 37(d) er opfyldt.

Anmelderen understreger, at han vil afstå fra at søge at påvirke vilkårene og betingelserne for salg af brændstoffer og andre varer i de afhændede tankstationer via brugen af de omhandlede kortsystemer i disse tankstationer, og denne forpligtelse gælder under alle omstændigheder uanset virkningerne af køberens eller købernes tilslutning til kortsystemet.

Hvad angår andre kort end TotalFinas og Elfs egne kort, såsom DKV og UTA, der benyttes i de afhændede tankstationer, forpligter anmelderen sig til at tage de under punkt 14 nævnte skridt.

- (e) Enhver potentiel køber af alle eller nogle af tankstationerne skal opfylde de krav til drift af tankstationer og konsultationer, der stilles af motorvejsselskaberne.

De aktører, der ønsker at byde på aktiverne, må derfor kunne godtgøre at have direkte eller indirekte erfaring med drift af et tankstationnet, uanset hvilket.

- (f) De tilbud, der afgives af potentielle købere, kan omhandle enten en enkelt tankstation, en række tankstationer eller alle de tankstationer, der er omfattet af nærværende tilsagn.

Til disse tilbud kan helt eller delvis knyttes forslag til aftaler om udveksling af aktiver, det være sig af samme art eller ej, i eller uden for Frankrig.

Ved ligeværdige bud forbeholder anmelderen sig ret til at foretrække bud omfattende samtlige eller en væsentlig del af tankstationerne og bud omfattende aktivudveksling.

- (g) For at lette opfyldelsen af tilsagnet skal ethvert bud på fem eller flere tankstationer omfatte en rimelig andel af tankstationer, hvortil bevillingen udløber i årene frem til 2005. Anmelderen vil ligeledes kunne foretrække bud omfattende fem (5) tankstationer eller flere frem for bud omfattende fire (4) tankstationer eller færre, selv om den i foregående punktum nævnte betingelse ikke er opfyldt.

- (h) Anmelderen forelægger det eller de af ham foretrukne bud for de pågældende motorvejsselskaber og for de eventuelt berørte forpagtere til godkendelse.

Såfremt buddene afvises af motorvejsselskabet og/eller forpagteren, kan anmelderen enten foreslå, at den pågældende tankstation erstattes med en anden tankstation eller forelægge det næstbedste bud til godkendelse. Anmelderen indgiver desuden en begrundet og dokumenteret anmodning til Kommissionen om dennes godkendelse. Anmelderen kontakter desuden de franske konkurrencemyndigheder.

Har Kommissionen ikke inden for ti (10) arbejdsdage efter modtagelsen af anmodningen skriftligt afvist den, skal anmelderens forslag anses for at være accepteret.

Såfremt en tankstation erstattes af en anden, bekræfter anmelderen, at den nye tankstation, der skal foreslås, skal have de samme karakteristika som den oprindelige, bl.a. et salg af brændstoffer og en omsætning af andre varer af tilsvarende størrelsesorden, en nært forestående udløbsdato for bevillingen og (undtagen når det er umuligt, fordi nødvendigheden af at erstatte den oprindelige tankstation med en anden skyldes motorvejsselskabets nægtelse af at godkende afhændelsen) og en beliggenhed i samme geografiske område. I øvrigt må valget af en anden tankstation ikke forringe den samlede økonomiske og konkurrencemæssige værdi i forhold til det oprindelige forslag.

- (i) Det er op til køberne i forståelse med de berørte motorvejsselskaber at udføre det arbejde, der er nødvendigt for at overtage bevillingen, idet anmelderen

ikke kan holdes ansvarlig for de forsinkelser, der måtte opstå efter indgåelsen af købsaftalerne.

**V. INDHOLD OG SÆRLIGE VILKÅR FOR OPFYLDELSEN AF TILSAGNENE PÅ MARKEDET FOR SALG AF JETBRÆNDSTOF I TOULOUSE-BLAGNAC OG LYON-SATOLAS**

**A. Tilsagnenes indhold**

38. Anmelderen forpligter sig til at afhænde:

- (a) Elfs kapitalandel på 50% i GAT (Groupement pour l'Avitaillement de Toulouse-Blagnac), og
- (b) Elfs kapitalandel på 50% i GALYS (Groupement pour l'Avitaillement de Lyon-Satolas).

**B. Gennemførelsesbestemmelser**

39. Med hensyn til opfyldelsen af de ovenstående tilsagn henviser anmelderen til de ovenfor fastsatte almindelige betingelser og tilføjer følgende:

- (a) Straks efter meddelelsen af beslutningen om fusionens godkendelse og godkendelsen af salgsmaterialet som omhandlet under punkt 2(a) skal anmelderen som nævnt i de almindelige betingelser forhøre sig hos de forskellige aktører etableret i eller uden for Frankrig, der kunne tænkes at være interesseret i at overtage de pågældende aktiver. For at sætte dem i stand til at byde på dem, skal anmelderen give de aktører, der kunne tænkes at være interesseret i at overtage disse aktiver, alle oplysninger om tekniske forhold, miljøforhold, kontrakter samt forretningsmæssige og finansielle forhold omkring GAT og GALYS.
- (b) Køberen skal opfylde de objektive betingelser, der er fastsat i GAT's og GALYS' vedtægter.

**VI. INDHOLD OG SÆRLIGE VILKÅR FOR OPFYLDELSEN AF TILSAGNENE PÅ MARKEDET FOR LPG**

**A. Tilsagnenes indhold**

40. Anmelderen forpligter sig til at:

- (a) afhænde hele Elfs andel i Elf Antargaz, der står for salget af LPG, inden for rammerne af LPG-aktiviteterne i selve Frankrig.
- (b) Undtaget fra denne afhændelse er:
  - ◆ Elf Antargaz' interesser i datterselskaber, der opererer på LPG-markedet uden for selve Frankrig
  - ◆ de interesser, Elf Antargaz har for Elf Antar France's regning i virksomheder i eller uden for Frankrig, der ikke er aktive i LPG-sektoren.

Før den effektive afhændelse af Elf Antargaz-aktierne vil anmelderen overføre de ovenfor nævnte undtagne interesser til Elf Antar France. Denne overførsel vil forinden blive forelagt den befuldmægtigede til godkendelse, og denne rådfører sig med Kommissionen.

- (c) Afhændelsen af Elf Antargaz-aktierne, bortset fra de aktiver og virksomheder, som direkte ejes af Elf Antargaz, omfatter også Elf Antargaz' interesser i følgende virksomheder i Frankrig:

◆ GIE NOR GAL: 52,67%

Anmelderen skal forud for afhændelsen foreslå og stemme for en vedtægtsændring i NOR GAL, der tager sigte på at nedfælde den fordeling af kapaciteten i NOR GAL, der består i dag og er angivet i bilag II, i vedtægterne.

Anmelderen forpligter sig til i [...] \* efter den effektive afhændelse af lageret at videreføre den fælles forsyningsaftale, der er indgået med den anden nuværende aktionær i NOR GAL, og såfremt køberen anmoder herom og den anden nuværende aktionær i NOR GAL er enig heri, at lade køberen deltage i denne forsyningsaftale.

◆ RHONE GAZ S.A.: 50,62%

◆ SIGAP-OUEST SARL: 66,67%

◆ WOGEGAL S.A.: 100%

◆ GAZ EST DISTRIBUTION S.A.: 100%

◆ NORD GPL S.A.: 100%

◆ GIE FLOREGAZ: 90%

◆ MIDI PYRENEES GAZ S.A.: 75%

◆ COBOGAL S.A.: 15%

Anmelderen forpligter sig til i [...] \* efter den effektive afhændelse af aktierne at videreføre den fælles forsyningsaftale med den anden nuværende aktionær i COBOGAL.

Anmelderen forpligter sig tillige til at tilbyde køberen at deltage i den fælles forsyningsaftale, såfremt denne anmoder herom og den anden nuværende aktionær i COBOGAL samtykker heri. I modsat fald forpligter anmelderen sig til at tilbyde køberen af aktierne, såfremt denne anmoder herom, en forsyningsaftale med en løbetid på [...] \* på TotalFinas normale vilkår med tillæg af de ekstra omkostninger herved.

◆ SP de QUEVEN: 50%

◆ SP BUS PARIS: 50%

- ◆ GIE GPL BUS: 25%
  - ◆ GIE GROUPEMENT TECHNIQUE CITERNE: 20%
- (d) Ud over afhændelsen af aktierne i Elf Antargaz forpligter anmelderen sig til at afhænde Elfs interesser i følgende virksomheder **inden for rammerne af LGP-aktiviteterne i selve Frankrig**:
- ◆ SOBEGAL S.A. (påfyldningscentrene i LACQ, NERAC, RODEZ og tanklagrene i DOMENE): 78 % ejet af Elf
  - ◆ GEOGAZ S.A.: 16,67% ejet af Elf
  - ◆ GEOVEXIN SA: 44,9% ejet af Elf
- (e) I øvrigt forpligter anmelderen sig til inden udløbet af fristen for den effektive afhændelse af aktiverne og på de vilkår, der er fastsat i de almindelige betingelser for opfyldelsen af tilsagnene, at frigøre de bestyrelsesposter, Elf har besat i de virksomheder, der er omfattet af afhændelserne.
41. Anmelderen forpligter sig til i en periode, der løber fra datoen for meddelelsen af beslutningen om fusionens godkendelse og indtil [...] efter den effektive afhændelse af Elfs interesser i Elf Antargaz, at afstå fra at søge at hverve Elf Antargaz' kunder.

#### **B. Gennemførelsesbestemmelser**

42. Med hensyn til opfyldelsen af de ovenstående tilsagn henviser anmelderen til de ovenfor fastsatte almindelige betingelser og tilføjer følgende:
- (a) Navnene på de potentielle købere til alle eller nogle af de omhandlede interesser skal forelægges Kommissionen til godkendelse som omhandlet i de almindelige betingelser.
  - (b) Straks efter meddelelsen af beslutningen om fusionens godkendelse skal anmelderen som nævnt i de almindelige betingelser forhøre sig hos de forskellige aktører etableret i eller uden for Frankrig, der kunne tænkes at være interesseret i at overtage de pågældende aktiver og give dem alle de oplysninger om tekniske forhold, miljøforhold, kontrakter samt forretningsmæssige og finansielle forhold, der er nødvendige for at sætte dem i stand til at byde på disse interesser.
  - (c) Såfremt Vitogaz byder på interesserne i Elf Antargaz, forpligter anmelderen sig til ikke at modsætte sig en afhændelse til Vitogaz. Hvis Vitogaz vælges som køber til aktierne i Elf Antargaz, forpligter anmelderen sig til at afhænde sin andel (34%) i Vitogaz på de vilkår og inden for den frist, der er fastsat i aftalerne mellem anmelderen og den anden aktionær i Vitogaz.
43. Anmelderen understreger, at elementer omfattet af intellektuelle og/eller industrielle ejendomsrettigheder eller knowhow tilhørende anmelderen overføres sammen med de omhandlede kapitalinteresser i det omfang, hvor de bruges i Elf Antargaz' LPG-aktiviteter i selve Frankrig, undtagen mærker tilhørende og/eller udnyttet af Elf samt edb-administrationssystemer tilhørende Elf.

Anmelderen vil give køberen licens i højst [...] fra datoen for den effektive afhændelse på brugen af de mærker, Elf benytter i sine LPG-aktiviteter i selve Frankrig.

Såfremt elementer omfattet af en intellektuel og/eller industriel ejendomsrettighed eller knowhow tilhørende anmelderen, som overføres sammen med de omhandlede kapitalinteresser, omfatter et større område end selve Frankrig, er overførslen heraf betinget af, at køberen vederlagsfrit meddeler anmelderen licens herpå med en varighed svarende til den pågældende intellektuelle og/eller industrielle ejendomsrettighed eller knowhow, således at anmelderen vil kunne bruge disse elementer uden for selve Frankrig.

44. Så længe de omhandlede kapitalinteresser ikke er afhændet til en køber, skal anmelderen sikre, at Elf Antargaz drives som en særskilt og salgbar virksomhed med egne driftsregnskaber og meddele Elf Antargaz' ledelse, at virksomheden skal drives uafhængigt og under tilsyn af den befuldmægtigede for at bevare dens rentabilitet og værdi på markedet.

45. Efter den effektive afhændelse af kapitalinteresserne i Elf Antargaz forpligter anmelderen sig til at tilbyde køberen en ikke eksklusiv forsyningsaftale som en overgangsordning i højst [...] for at sætte denne i stand til at skaffe sig forsyninger i den tid, det tager at finde alternative løsninger.

[...]\*

Tankstation	Motorvej	Motorvejs-selskab	Afgift	Olieselskab	Bevillingsudløb	Volu-men	Omsæt-ning	Dobbelt/	
						M3	1000 FRF ekskl. afgifter	Sandwich	
TRANSLAY EST	A28	DDE	NEJ	ELF					
JONCHETS LES RECOMPENSES	A5	SAPRR	JA	ELF					
ROUCAS	A7	ASF	NEJ	TOTAL					
SCOPERTA	A8	ESCOTA	JA	ELF					
PORTE LA DROME	A49	AREA	JA	TOTAL					
SAVIGNAC	A62	ASF	JA	TOTAL					
BEUZEVILLE SUD	A13	SAPN	JA	ELF					
DEUX MERS	A62	ASF	JA	TOTAL					
VERDUN SUD	A4	SANEF ex APPEL	JA	TOTAL					
BEAUNE LES MINES	A20	DDE	NEJ	TOTAL					
LA COURNEUVE	A1	SANEF	NEJ	ELF					
SAINT LEGER	A1	SANEF	JA	ELF					
ASSEVILLERS	A1	SANEF	JA	ELF					



SAUGON	A10	ASF	JA	TOTAL					
USSEAU	A10	COFIROUTE	JA	TOTAL					
FENIOUX EST	A10	ASF	JA	ELF					
JAUNAY CLAN	A10	COFIROUTE	JA	ELF					
POITIERS CHINCE	A10	COFIROUTE	JA	FINA					
MEUNG	A10	COFIROUTE	JA	ELF					
FENIOUX OUEST	A10	ASF	JA	ELF					
PARCE	A11	ASF	JA	TOTAL					
PORTE D'ANGERS SUD	A11	COFIROUTE	NEJ	FINA					
LA PIVARDIERE	A11	COFIROUTE	JA	ELF					
ROSNY SUD	A13	SAPN	JA	ELF					
St HILAIRE	A26	SANEF	JA	TOTAL					
SOUCHEZ	A26	SANEF	JA	TOTAL					
CHAMP ROLLAND	A26	SANEF	JA	TOTAL					
RUMANCOURT	A26	SANEF	JA	ELF					
ESTEREL	A8	ESCOTA	JA	ELF					
LA COMBE RONDE	A36	SAPRR	JA	ELF					
BOIS GUILLEROT	A36	SAPRR	JA	ELF					
JURA	A39	SAPRR	JA	FINA					
SAVERNE	A4	SANEF	JA	TOTAL					
VALMY	A4	SANEF ex APPEL	JA	TOTAL					
BRUMATH OUEST	A4	SANEF	NEJ	ELF					
TARDENOIS SUD	A4	SANEF	JA	FINA					
TARDENOIS NORD	A4	SANEF	JA	ELF					
VERDUN	A4	SANEF ex APPEL	JA	TOTAL					
VALLEIRY	A40	ATMB	JA	ELF					
BONNEVILLE NORD	A40	AREA	JA	ELF					
CESARDES	A41	AREA	JA	TOTAL					
LE GUIERS	A43	AREA	JA	ELF					
ARCLUSAZ	A43	AREA	JA	FINA					
L'ABIS	A43	AREA	JA	ELF					

VOREPPE	A48	AREA	NEJ	TOTAL					
JONCHETS	A5	SAPRR	JA	TOTAL					
CHIEN BLANC	A6	SAPRR	JA	TOTAL					
GRAVEYRON	A6	SAPRR	NEJ	TOTAL					
MAISON DIEU	A6	SAPRR	JA	TOTAL					
LES CHERES	A6	SAPRR	NEJ	FINA					
ACHERES EST	A6	SAPRR	JA	ELF					
LA FERTE	A6	SAPRR	JA	ELF					
BEAUNE MERCEUIL	A6	SAPRR	JA	ELF					
NEMOURS	A6	SAPRR	JA	ELF					
DARDILLY	A6	DDE	NEJ	ELF					
NAUROUZE	A61	ASF	JA	TOTAL					
ARZENS	A61	ASF	JA	TOTAL					
BAZADAIS NORD	A62	ASF	JA	ELF					
LACQ NORD	A64	ASF	JA	ELF					
MORNAS LES ADRETS	A7	ASF	JA	ELF					
CROUSILLES	A7	ASF	JA	TOTAL					
L'ALLIER DOYET	A71	SAPRR	JA	FINA					
L'ALLIER SAULZET	A71	SAPRR	JA	FINA					
SALBRIS OUEST	A71	COFIROUTE	JA	ELF					
LA LOZAIRE	A75	DDE	NON	FINA					
L AVAL LE COUDRAY	A81	COFIROUTE	JA	ELF					
TAVEL	A9	ASF	JA	TOTAL					
VILLEMOLAQUE	A9	ASF	JA	TOTAL					
FABERGUES SUD	A9	ASF	JA	ELF					
FABREGUES NORD	A9	ASF	OUI	ELF					

**BILAG II**  
**NORGALS STRUKTURER**

[...]\*

	Kapitalandel	Lagerrettigheder			
		Propan (P1)	% Propan (P1)	Butan (P2)	% Butan (P2)
TotalFina	26,40%				
Elf	52,66%				
Vitogaz	20,94%				
I alt	<b>100,00%</b>				