

DE

*Fall Nr. COMP/M.2389 -
Shell/DEA*

Nur der deutsche Text ist verfügbar und verbindlich.

**VERORDNUNG (EWG) Nr. 4064/89
ÜBER FUSIONSVERFAHREN**

Artikel 9 (3)

Datum: 23/08/2001



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 23/08/2001

SG (2001) D/

In der veröffentlichten Version dieser Entscheidung wurden bestimmte Informationen gem. Art. 17 (2) der Ratsverordnung (EWG) Nr. 4064/89 über die Nichtveröffentlichung von Geschäftsgeheimnissen und anderen vertraulichen Informationen ausgelassen. Die Auslassungen sind durch Klammern [...] gekennzeichnet. Soweit möglich wurden die ausgelassenen Informationen durch eine Bandbreite/Bereichsangabe von Zahlen oder eine allgemeine Beschreibung ersetzt.

ÖFFENTLICHE VERSION

FUSIONSVERFAHREN
ARTIKEL 9(3) ENTSCHEIDUNG

An die anmeldenden Parteien

Entscheidung der Kommission

Verweisung von Fall COMP/M.2389 Shell/DEA an die zuständigen deutschen Behörden gemäß Artikel 9 der Ratsverordnung Nr. 4064/89

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,

gestützt auf Ratsverordnung (EWG) Nr. 4064/89 vom 21. Dezember 1989,¹ zuletzt geändert durch Ratsverordnung (EG) Nr. 1310/97 vom 30. Juni 1997² über die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen ("Fusionskontrollverordnung") und insbesondere deren Artikel 9 (3),

gestützt auf die Anmeldung, die von den Unternehmen Shell und RWE AG am 10. Juli 2001 gemäß Artikel 4 der oben erwähnten Ratsverordnung vorgenommen wurde,

¹ ABl. Nr. L 395 vom 30.12.1989, S. 1; berichtigt in ABl. Nr. L 257 vom 21.9.1990, S. 13.

² ABl. Nr. L 180 vom 9.7.1997, S. 1; berichtigt in ABl. Nr. L 40 vom 13.2.1998, S. 17.

gestützt auf den Verweisungsantrag der deutschen Wettbewerbsbehörde, dem Bundeskartellamt, vom 3. August 2001,

gestützt auf die Stellungnahme der anmeldenden Parteien vom 16. August 2001 zum Verweisungsantrag des Bundeskartellamts,

in Erwägung nachstehender Gründe:

1. Am 10. Juli 2001 meldeten die Unternehmen Shell und RWE bei der Kommission gemäß Artikel 4 der Ratsverordnung (EWG) Nr. 4064/89 ein Zusammenschlussvorhaben an, durch das Shell und RWE gemeinsame Kontrolle im Sinne von Artikel 3 (1)(b) der Fusionskontrollverordnung über ein neu geschaffenes Gemeinschaftsunternehmen ("Shell/DEA") erwerben und so ihre jeweiligen downstream-Mineralöl- und Petrochemiegeschäfte kombinieren wollen. Nach einer Übergangszeit, die spätestens am 1. Juli 2004 enden soll, wird Shell die alleinige Kontrolle über das Gemeinschaftsunternehmen erwerben.
2. Das Bundeskartellamt erhielt am 13. Juli 2001 eine Kopie der Anmeldung.
3. Am 3. August 2001 ging bei der Kommission ein Antrag der deutschen Wettbewerbsbehörde, dem Bundeskartellamt, ein, gemäß Artikel 9 der Fusionskontrollverordnung den Teil der Transaktion an sie zu verweisen, der den Mineralölbereich betrifft. Der Antrag des Bundeskartellamts beruht auf Artikel 9 (2)(a) der Fusionskontrollverordnung. Das Bundeskartellamt ist der Ansicht, daß die Transaktion eine beherrschende Stellung auf den Märkten des Einzel- und Großhandels mit Benzin, Diesel und leichtem Heizöl sowie mit Flugbenzin, schwerem Heizöl, Bitumen und Schmierstoffen zu begründen oder zu verstärken droht, durch die wirksamer Wettbewerb auf diesen Märkten in Deutschland erheblich behindert würde.
4. Der Antrag umfaßt nicht den Teil der Transaktion, der die Petrochemie betrifft. Am 23. August 2001 entschied die Kommission, daß der angemeldete Zusammenschluß in bezug auf diesen Teil Anlass zu ernsthaften Bedenken hinsichtlich ihrer Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt und dem EWR-Abkommen gibt.
5. Die anmeldenden Parteien erhielten am 8. August 2001 eine Kopie des Verweisungsantrags der deutschen Behörden und unterbreiteten ihre Stellungnahmen am 16. August 2001. Die Parteien sind der Ansicht, daß die Kommission gemäß Artikel 9(3)(a) der Fusionskontrollverordnung über den gesamten Fall selbst entscheiden sollte. Nach Ansicht der Parteien hat die Kommission eine ausreichende Kenntnis der betroffenen Märkte und der Besonderheiten der Transaktion, die zudem grenzüberschreitende Aspekte beinhalte. Außerdem habe das Bundeskartellamt die genaue Reichweite der unterschiedlichen Märkte in Deutschland nicht präzise genug bestimmt.

I. DIE PARTEIEN UND DAS VORHABEN

6. Die niederländisch-britische Unternehmensgruppe Royal Dutch/Shell ("Shell") ist weltweit aktiv in der Erforschung, Produktion und dem Verkauf von Öl und Erdgas, in der Produktion und dem Verkauf von Chemikalien, der Stromerzeugung und der Produktion von Energie aus erneuerbaren Ressourcen.

Shells einhundertprozentige Tochter Deutsche Shell GmbH ("Deutsche Shell") ist vorwiegend tätig in der Raffinierung von Rohöl und dem Vertrieb und Verkauf von Raffinerieprodukten in Deutschland, in der Produktion, dem Vertrieb und dem Verkauf bestimmter Chemikalien, in der Produktion und Vertrieb von Erdgas und Rohöl sowie im Solarenergiesektor.

7. RWE ist die oberste Muttergesellschaft einer Unternehmensgruppe, die auf Aktivitäten im gesamten Versorgungssektor mit den Bereichen Energie, Wasserversorgung und -aufbereitung, Bergbau und Rohstoffe, Umweltdienstleistungen, Petroleum und Chemikalien, industrielle Systeme und Baugewerbe ausgerichtet ist. RWEs vor- und nachgelagertes Mineralöl- und Petrochemiegeschäft wird durch das Tochterunternehmen RWE-DEA betrieben. Der vorliegend betroffene nachgelagerte Mineralöl- und Chemiebereich wird über DEA Mineraloel, eine 100%ige Tochtergesellschaft von RWE-DEA, betrieben.
8. Die Parteien werden die bestehende Gesellschaft DEA Mineraloel, die in Shell/DEA umbenannt wird, als Basis des Gemeinschaftsunternehmens verwenden. Shell wird in Deutschland sein nachgelagertes Mineralölgeschäft, das zur Zeit durch die Deutsche Shell betrieben wird, abtrennen und zusammen mit dem petrochemischen Geschäftsbereich im Werk Godorf in Shell/DEA einbringen. Demzufolge wird Shell/DEA sowohl das gesamte nachgelagerte Mineralölgeschäft von Shell und RWE-DEA als auch deren petrochemische Geschäftsbereiche in Deutschland umfassen. Das Gemeinschaftsunternehmen wird sein Geschäft unter den Marken von sowohl Shell als auch DEA betreiben. Es wird sich dagegen nicht auf den vorgelagerten Rohöl- oder Erdgashandel der Parteien erstrecken.
9. Shell und RWE-DEA unterzeichneten am 5. Juli 2001 einen Vertrag Abkommen zur Gründung des Gemeinschaftsunternehmens. Gemäß dieses Vertrages werden die Anteile an Shell/DEA für einen Übergangszeitraum 50/50 von RWE-DEA und Shell gehalten. RWE-DEA wird zwischen dem [...] und dem [...] eine erste Verkaufsoption eingeräumt, seinen Anteil am Gemeinschaftsunternehmen in Höhe von 50% an Shell zu verkaufen. Wird die Option nicht ausgeübt, dann ist RWE-DEA rechtlich verpflichtet, an Shell [...] % der Anteile an Shell/DEA zum [...] zu verkaufen, und Shell ist zum Erwerb verpflichtet. Zusätzlich wird Shell RWE-DEA eine zweite Verkaufsoption für deren restliche Anteile am Gemeinschaftsunternehmen eingeräumt, die zwischen dem [...] und dem [...] mit Wirkung zum [...] ausgeübt werden muss. Danach wird Shell am 1. Juli 2004 in jedem Fall [...] % der Anteile an Shell/DEA besitzen, wenn es nicht bis dahin bereits alle Anteile des Unternehmens erworben hat.

II. DER ZUSAMMENSCHLUSS

10. Das Fusionsvorhaben besteht aus zwei aufeinanderfolgenden Schritten, nämlich einem Anfangszeitraum, der entweder mit der Ausübung der ersten Verkaufsoption durch RWE-DEA oder spätestens mit dem Kauf von zusätzlichen [...] % der Anteile an Shell/DEA durch Shell am 1. Juli 2004 endet, und dem Zeitraum danach.
11. Während des Anfangszeitraums werden die Mitglieder der Geschäftsführung, die für die täglichen Geschäfte von Shell/DEA verantwortlich sind, zu gleichen Teilen von jedem Anteilseigner via einen Gesellschafterausschuß und den

Aufsichtsrat von Shell/DEA ernannt. Bei Stimmgleichheit unter den Mitgliedern der Geschäftsführung entscheidet die Stimme des Vorsitzenden, der von Shell nominiert wird. In der Gesellschafterversammlung werden Beschlüsse mit einfacher Mehrheit gefaßt. Da jede Partei 50% der Stimmrechte halten wird, können Entscheidungen von beiden Parteien blockiert werden. Während des Anfangszeitraums werden bestimmte Entscheidungen bei Shell/DEA von einem Gesellschafterausschuß getroffen, dem sechs Mitglieder, drei von jedem Gesellschafter, angehören. Entscheidungen des Gesellschafterausschusses erfordern Einstimmigkeit. Dem Gesellschafterausschuß kommt die alleinige Entscheidungsbefugnis für eine Reihe strategischer Entscheidungen zu, so die Festlegung des Geschäftsplanes, des jährlichen Finanzplans, die Entscheidung über strukturelle Änderungen des Gemeinschaftsunternehmens, die Genehmigung von Investitionen über einem bestimmten Schwellwert und die Ernennung von Mitgliedern der Geschäftsführung. Angesichts dieser Vetorechte beider Parteien, die ihren entscheidenden Einfluß im Gemeinschaftsunternehmen sicherstellen, kann festgestellt werden, daß während des ersten Zeitraums Shell und RWE gemeinsame Kontrolle über Shell/DEA ausüben werden.

12. Nach dem 1. Juli 2004 - es sei denn, daß RWE-DEA die Verkaufsoption ausübt und damit die alleinige Kontrolle schon vorher auf Shell übergeht – wird Shell [...] % der Anteile an Shell/DEA halten. Shell wird damit die Mehrheit in der Gesellschafterversammlung, soweit sie mit einfacher Mehrheit getroffen werden, als auch die Entscheidungen des täglichen Managements von Shell/DEA über die Geschäftsführung bestimmen. Es ist vorgesehen, daß sich Shells Mehrheit in der Gesellschafterversammlung in eine Ernennung seiner Repräsentanten als Geschäftsführer transformiert. Der Gesellschafterausschuß soll bestehen bleiben, aber die ihm vorbehaltenen Entscheidungen, die jeweils eines einstimmigen Votums bedürfen, werden auf grundsätzliche Fragen beschränkt, wie Änderungen des Gesellschaftsvertrages, wesentliche Strukturänderungen, Dividendenausüttungen und Kapitalnachsüsse durch die Parteien. Die Vetorechte auf diesen Gebieten sind aller Voraussicht nach nicht geeignet, RWE-DEA die Möglichkeit zu geben, einen entscheidenden Einfluss auf Shell/DEA auszuüben. Sie scheinen auf Fragen begrenzt zu werden, die notwendig sind, um die Finanzinteressen von RWE-DEA als ein Minderheitsgesellschafter zu schützen. Es kann deshalb festgestellt werden, daß Shell spätestens nach dem 1. Juli 2004 die alleinige Kontrolle über Shell/DEA erwerben wird. Dies stellt einen Zusammenschluss im Sinne von Artikel 3 (1) (b) der Fusionskontrollverordnung dar.
13. Das Fusionsvorhaben kann als ein einziger Zusammenschluss, der im Erwerb der alleinigen Kontrolle von Shell über Shell/DEA besteht, betrachtet werden, obwohl es in zwei aufeinanderfolgenden Schritten verwirklicht wird, mit einer anfänglichen Periode von gemeinsamer Kontrolle. Punkt 38 der Mitteilung über den Begriff des Zusammenschlusses³ sieht vor, daß ein Vorhaben in der Regel als ein Erwerb der alleinigen Kontrolle gewertet wird, wenn zwar für eine Anlaufzeit von bis zu drei Jahren eine gemeinsame Kontrolle entsteht, die aber aufgrund

³ Mitteilung der Kommission über den Begriff des Zusammenschlusses der Verordnung (EWG) Nr. 4064/89 über die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen (98/C 66/02).

einer rechtsverbindlichen Vereinbarung so umgewandelt wird, daß ein Anteilseigner die alleinige Kontrolle übernimmt.

14. Im vorliegenden Fall kann schon zum jetzigen Zeitpunkt der Erwerb der alleinigen Kontrolle durch Shell innerhalb von weniger als drei Jahren als rechtlich sicher angesehen werden. [Shell wird gleichfalls einen erheblichen Einfluß auf das operative Management des Gemeinschaftsunternehmens haben.] .
15. Die Kommission ist vorliegend auch in der Lage, mögliche Koordinierungseffekte im Sinne von Artikel 2 (4) der Fusionskontrollverordnung im Hinblick auf die Muttergesellschaften zu bewerten, die sich aus der Ausübung der gemeinsamen Kontrolle im Anfangsstadium ergeben könnten. Dies kommt selbst dann in Betracht, wenn man die Transaktion als einen einzelnen Zusammenschluss, der in zwei aufeinander aufbauenden Schritten zur alleinigen Kontrolle von Shell über Shell/DEA führt, ansieht. Deshalb kann die Kommission im vorliegenden Verfahren beide Stufen der Transaktion in ihrer Gesamtheit prüfen.

III. GEMEINSCHAFTSWEITE BEDEUTUNG

16. Die betroffenen Unternehmen haben einen gemeinsamen weltweiten Gesamtumsatz von mehr als 5 Milliarden EUR⁴ (Shell: [...] Milliarden EUR, RWE: [...] Milliarden EUR, DEA: [...] Milliarden EUR) Sowohl Shell als auch RWE und DEA haben einen gemeinschaftsweiten Umsatz von mehr als 250 Millionen EUR (Shell: [...] Milliarden EUR, RWE: [...] Milliarden EUR, DEA: [...] Milliarden EUR). RWE und DEA erreichen mehr als zwei Drittel ihres gemeinschaftsweiten Gesamtumsatzes in Deutschland, für Shell ist dies nicht der Fall. Aufgrund der vorstehenden Ausführungen hat der angemeldete Zusammenschluß gemeinschaftsweite Bedeutung.

IV. WETTBEWERBLICHE BEURTEILUNG

A. Relevante Produktmärkte

17. Der Antrag des Bundeskartellamts auf teilweise Verweisung des Falles ist auf die Auswirkungen gestützt, die der Zusammenschluss hinsichtlich der Behinderung des Wettbewerbs auf mehreren Mineralölproduktmärkten haben würde. Das Bundeskartellamt unterscheidet verschiedene Produktmärkte für den Einzelhandelsvertrieb von Kraftstoffen (Vergaserkraftstoff, Dieselmotorkraftstoff), die Belieferung von Großverbrauchern mit Kraftstoffen, die Belieferung von Wiederverkäufern (Großhandelsmarkt), Verkäufe von leichtem Heizöl an Endabnehmer, Großhandel mit leichtem Heizöl, Flugbenzin, Flüssiggas, schweres Heizöl, Bitumen, industrielle Schmierstoffe und Kfz-Schmierstoffe.

1. Einleitung: Die Versorgungskette von Raffinerieprodukten

⁴ Die Umsatzberechnung erfolgte auf der Grundlage von Artikel 5 (1) der Fusionskontrollverordnung und der Bekanntmachung der Kommission über die Berechnung des Umsatzes (ABl. C 66 vom 2.3.1998, S. 25). Vor dem 1. Januar 1999 erzielte Umsätze wurden nach Maßgabe der durchschnittlichen ECU-Wechselkurse berechnet und im Verhältnis 1:1 in EUR umgerechnet.

18. Die obengenannten Produkte werden mittels Rohölraffinierung hergestellt. Sie werden oft eingeteilt in Leichtdestillate (Flüssiggas, Vergaserkraftstoff, Naphta), Mitteldestillate (Dieselkraftstoff, Flugbenzin) und Schwerprodukte (schweres Heizöl und Bitumen).
19. Kraftstoffe, Flüssiggas und leichtes Heizöl ("HEL") werden entweder über den Einzelhandelsvertriebsweg oder außerhalb diese Vertriebswegs abgesetzt. Einzelhandelsverkäufe von Kraftstoffen umfassen Verkäufe an Kraftfahrer an Tankstellen.
20. Nicht-Tankstellenverkäufe bestehen aus Großhandelsverkäufen entweder an unabhängige Wiederverkäufer, von denen einige ein eigenes Einzelhandelsvertriebsnetz besitzen, oder an große industrielle oder kommerzielle Endverbraucher (Krankenhäuser, Leihwagenflotten, Fabriken). Die Versorgung wird durchgeführt von Raffineriebetreibern oder anderen Vermarktern, die über große Volumen von raffinierten Produkten aufgrund der Tatsache verfügen, dass sie entweder nahe einer Produktionsstätte gelegen sind oder ein großes Lager (Terminal) besitzen.
21. Der Transport und die physische Verteilung raffinierter Produkte bestehen aus drei verschiedenen Schritten: i) Beförderung raffinierter Produkte von Ölraffinerien zu Verteilungsterminals auf dem Wasserweg, per Rohrleitung und per Schiene (primäre Verteilung); ii) Lagerung der Brennstoffprodukte in Verteilungsterminals und nachfolgendes Verladen auf Lieferfahrzeuge; und iii) Transport und Lieferung an Kunden primär per LKW, aber auch per Bahn und Schiff (sekundäre Verteilung). Verteilungsterminals sind eine wesentliche Komponente für die Verteilung von Kraftstoffen an Endverbraucher. Ölunternehmen unterhalten im allgemeinen räumlich verteilte Tanklager und Rohrleitungen, um die zeitnahe Belieferung von Kunden einschließlich Tankstellen sicherzustellen. Jedoch besitzen auch unabhängige Terminalbetreiber Tanklager, die deren Lagerkapazität allen Interessenten vermieten. Es gibt allgemein zwei Arten von Tanklagern, große Terminals mit einer Kapazität von über 50.000m³, die durch großvolumige Beförderungsmittel beliefert werden (Rohrleitungen, Schiffe, Schleppkähne, Tankwaggons), und kleinere periphere Depots, die die Verteilung kleinerer Mengen von Kraftstoffen zum endgültigen Bestimmungsort durch sekundäre Verkehrsmittel (Lastwagen und Schleppkähne) gewährleisten.
22. Der Mineralölsektor ist gekennzeichnet durch die Präsenz etlicher vertikal integrierter Mineralölunternehmen, die in der Raffinierung, dem Großhandel und dem Einzelhandel von Raffinerieprodukten aktiv sind. Jedoch umfaßt jedes Segment des nachgelagerten Kraftstoffsektors auch mehrere unabhängige, nicht vertikal integrierte Unternehmen.
23. Im Hinblick speziell auf den Kraftstoffeinzelnhandel ist das Wettbewerbsumfeld im wesentlichen durch drei Kategorien von Betreibern charakterisiert: i) den traditionellen, vertikal integrierten Ölunternehmen, die auf allen Ebenen der Kette aktiv sind, besonders im Bereich Raffinierung, Großhandel und Einzelhandel, wie zum Beispiel Shell, BP und ExxonMobil, ii) den unabhängigen Einzelhändlern, das heißt jenen Betreibern, die nur auf dem Einzelhandelsniveau aktiv sind und Kraftstoffe von Raffinerien und anderen Händlern beziehen,

iii) den Supermärkten. Im Gegensatz zu den meisten unabhängigen Einzelhändlern sehen Supermärkte die Verkäufe von Kraftstoffen im allgemeinen nicht als einen Teil ihres Kerngeschäftes, sondern als einen zusätzlichen Dienst an, den sie ihren Kunden bieten oder als einen zusätzlichen Anreiz, Kunden zu für ihre Märkte zu werben. Sie konkurrieren allgemein über den Preis.

2. Einzelhandels-/Tankstellenverkäufe von Kraftstoffen

24. Das Bundeskartellamt ist der Ansicht, dass es einen gesonderten Markt für den Einzelhandelsverkauf von Kraftstoffen an Tankstellen gibt, der alle Arten von Kraftstoffen (Benzin und Diesel) für Kraftfahrzeuge enthält. Diese Position stimmt mit den bisherigen Kommissionsentscheidungen auf diesem Sektor überein (M. 1383 Exxon/Mobil, M. 1628 TotalFina/Elf). Einzelhandelskraftstoffverkäufe umfassen Verkäufe, die an Kraftfahrer von Marken- und unabhängigen Tankstellen aus getätigt werden. Die Produkte, die dabei verkauft werden sind primär Benzin und Diesel. Auf der Nachfrageseite besteht keine Ersetzbarkeit zwischen diesen Produkten, weil Kraftfahrer jene Art von Kraftstoff benutzen müssen, die für ihr Fahrzeug geeignet ist. Jedoch gibt es angebotsseitige Substituierbarkeit, da Raffinerien die Produktion verschiedener Ausstoßmengen verschiedener Arten von Brennstoffen variieren können. Es besteht beträchtliche Flexibilität basierend auf der Qualität des Rohöls als Ausgangsprodukt und der Art der Konfiguration der Raffinerie. Auf der Vertriebsseite sind beide Produkte immer an derselben Verkaufsstelle erhältlich. Ebenso werden Marktanteile für jede Art von Kraftstoff im wesentlichen mit dem gesamten Marktanteil übereinstimmen. Folglich bildet der Einzelhandelsverkauf von Kraftstoffen den relevanten Produktmarkt ohne Notwendigkeit einer weiteren Unterscheidung.
25. Das Bundeskartellamt lässt offen, ob Einzelhandelsverkäufe von Kraftstoffen auf Autobahnen einen gesonderten Produktmarkt darstellen, da dieses Marktsegment in Deutschland nach seiner Ansicht keine unterschiedliche wettbewerbliche Behandlung erfordert. Im Fall TotalFina/Elf hielt die Kommission die französischen Autobahnen für einen unterschiedlichen Produktmarkt für den Kraftstoffeinzehandel. Jedoch gibt es Hinweise, dass in Deutschland diese Unterscheidung nicht angebracht ist. Im Gegensatz zur Situation in Frankreich gibt es in Deutschland keine Mautautobahnen, was die Schwellen für Kraftfahrer verringert, die Autobahn zu verlassen, um abseits der Autobahn aufzutanken. Außerdem folgen aufgrund einer früheren Intervention des Bundeskartellamts auf der Grundlage des innerstaatlichen Rechts über den Missbrauch einer marktbeherrschenden Stellung Autobahnstationen eng den Preisen der nächstgelegenen Stationen abseits der Autobahn, indem sie eine maximale zusätzliche Marge von + 0.03 DM hinzufügen. Darüber hinaus werden Versorgungsrechte für die deutschen Autobahnstationen von einer zentralen Stelle den Mineralölunternehmen auf der Grundlage von deren Marktanteil außerhalb der Autobahnen zugewiesen, was eine eng gespiegelte Wettbewerbssituation auf und abseits der Autobahn ergibt. Für die vorliegende Entscheidung kann es offen gelassen werden, ob Autobahnen einen getrennten Produktmarkt bilden, weil aufgrund der erwähnten Besonderheiten der Zusammenschluss unabhängig von der Einbeziehung des Tankstellengeschäfts auf Autobahnen eine beherrschende Stellung auf dem Markt für Kraftstoffe zu begründen oder verstärken droht.

3. Großhandelsverkäufe von Kraftstoffen

26. Auf der Großhandelsebene argumentiert das Bundeskartellamt, dass es gesonderte Produktmärkte für Verkäufe von Kraftstoffen an große Endkunden wie zum Beispiel Leihwagenfirmen und Transportunternehmen und für Verkäufe an Wiederverkäufer (z.B. freie Tankstellen und Supermärkte) gibt. Das Bundeskartellamt lässt offen, ob die verschiedenen Arten von Kraftstoffen je einen getrennten Produktmarkt auf der Großhandelsebene darstellen. In ihren bisherigen Entscheidungen unterschied die Kommission nicht zwischen den verschiedenen Kundengruppen (Endverbraucher/Wiederverkäufer) auf der Großhandelsebene. Es wurde argumentiert, dass eine Preisdiskriminierung zwischen den zwei Kundengruppen nicht dauerhaft wäre, da Endverbraucher auf Wiederverkäufer umschalten würden, wenn die Verkaufspreise an Wiederverkäufer deutlich niedriger wären als jene, die die Raffineriebetreiber von Endverbrauchern verlangt würden. Die Kommission betrachtete auch jede Art Kraftstoff als einen getrennten Markt auf der Großhandelsebene. Dieser Position folgen auch die Parteien. Jedoch kann die endgültige Marktdefinition offen gelassen werden, da angesichts der Argumente, die vom Bundeskartellamt vorgebracht werden, der Zusammenschluss ungeachtet der genauen Marktdefinition eine beherrschende Stellung zu begründen oder zu verstärken droht.

4. Leichtes Heizöl (HEL)

27. Das Bundeskartellamt ist der Ansicht, dass es gesonderte Produktmärkte für den Großhandel von HEL (an Wiederverkäufer) und Verkäufe an Endverbraucher gibt. Basierend auf den Argumenten, die oben für den Kraftstoffgroßhandel beschrieben wurden, hat die Kommission bisher den Markt für HEL nicht nach verschiedenen Kundengruppen aufgegliedert. Auch die Parteien folgen dieser Sichtweise. Jedoch kann die endgültige Marktdefinition offen gelassen werden, da angesichts der Argumente, die vom Bundeskartellamt vorgebracht werden, der Zusammenschluss ungeachtet der genauen Marktdefinition eine beherrschende Stellung zu begründen oder zu verstärken droht.

5. Flugbenzin

28. Flugbenzin ist ein Kerosin-artiger Luftfahrttreibstoff, der für den Antrieb sowohl militärischer als auch kommerzieller Düsenflugzeugmotoren verwendet wird. Übereinstimmend mit dem Vortrag des Bundeskartellamts und früheren Kommissionsentscheidungen ist ein gesonderter Produktmarkt für Flugbenzin anzunehmen. Es gibt eine gewisse angebotsseitige Ersetzbarkeit mit anderen Brennstoffen (z.B. Kraftstoffen) auf der Raffinerieebene ebenso wie es Flexibilität im möglichen Ausstoß von Produkten und ihres Anteils an der Gesamtproduktion einer Raffinerie gibt. Jedoch muß Flugbenzin bestimmte standardisierte Leistungsspezifikationen (genannt Jet A 1) erfüllen und ist nachfrageseitig nicht substituierbar. Außerdem unterscheiden sich Vertriebskanäle und die Struktur der Nachfrage deutlich von anderen Kraftstoffen. Flugbenzin wird auf Flughäfen vertrieben, wo es hauptsächlich direkt in das Flugzeug einschließlich Betankungsdienstleistungen geliefert wird. Kunden sind eine begrenzte Anzahl von Fluglinien und das Militär. Dies unterscheidet sich deutlich von anderen Kraft- und Brennstoffen, die über ein dichtes Tankstellennetz vertrieben werden mit einzelnen Kraftfahrern und

Privathaushalten als Kunden. Daraus folgt, dass es nicht sachgerecht ist, Flugbenzin mit andere Brennstoffen zu einem gemeinsamen Markt zusammenzufassen. Diese Position wird auch von den Parteien akzeptiert.

6. Flüssiggas (Propan und Buthan)

29. Das Bundeskartellamt spricht die Märkte für LPG-Verkäufe an Wiederverkäufer und industrielle Endverbraucher an. Jedoch läßt es die genauen Marktdefinitionen offen, da es keine Wettbewerbsprobleme sieht, die sich aus der vorliegenden Transaktion auf diesem Gebiet ergeben. Deshalb ist es für die vorliegende Entscheidung nicht notwendig, weitergehende Marktdefinitionen für diese Produkte zu diskutieren.

7. Schweres Heizöl (HS) und Bitumen

30. Schwerdestillate bestehen aus den schwersten Raffinerieprodukten, die zurückbleiben, nachdem die meisten der Leicht- und Mitteldestillate, wie zum Beispiel Benzin und Diesel, aus dem Rohöl extrahiert wurden. Die Hauptprodukte in dieser Gruppe sind schweres Heizöl und Bitumen. Das Bundeskartellamt lässt offen, ob beide Produkte gemeinsam einen Produktmarkt bilden oder ob sie als getrennte Märkte behandelt werden müssen, da sich die wettbewerbliche Beurteilung nicht wesentlich unterscheiden würde. Die Parteien argumentieren, dass es Anzeichen zugunsten eines beide Produkte umfassenden Produktmarkts gibt, da Raffinerien leicht zwischen der Produktion dieser zwei Schwerdestillate wechseln können. Jedoch akzeptieren sie die Sichtweise der Kommission in früheren Entscheidungen (M.727 BP/Mobil), beide Produkte getrennt zu behandeln, welche auch in der Untersuchung im vorliegenden Fall bestätigt wurde.
31. Erstens ist es nicht angebracht HS und Bitumen mit andern Brennstoffen (Kraftstoffe und HEL) zusammenzufassen. Obwohl wieder eine gewisse angebotsseitige Substituierbarkeit mit anderen Brennstoffen auf der Raffinerieebene besteht, wird diese eingeschränkt durch die Tatsache, dass eine gewisse Menge von Schwerdestillaten im Raffinerieprozess nicht vermeidbar ist. Sowohl HS als auch Bitumen müssen beim Transport oder der Lagerung erhitzt gehalten werden, was die Vertriebscharakteristika entscheidend bestimmt und sich von anderen Brennstoffen unterscheidet. Auf der Nachfrageseite treten lediglich industrielle Kunden und keine Privatpersonen auf.
32. Trotz einiger grundsätzlicher Produktähnlichkeiten erscheint es sachgerecht, dass HS und Bitumen je einen gesonderten Produktmarkt bilden. Aus angebotsseitiger Sicht muss erwähnt werden, dass es einige Raffinerien gibt, die sich ausschließlich der Erzeugung von Bitumen widmen, z.B. die TFE Raffinerie in Brunsbüttel. Aus nachfrageseitiger Sicht haben diese beiden Produkte vollständig verschiedene Anwendungen. HS wird von industriellen Kunden zur Kraft- und Energiegewinnung, zur Erzeugung von Chemikalien und Düngemitteln und als Treibstoff für Schiffe genutzt. Bitumen wird hauptsächlich zur Produktion von Asphalt für den Strassenbau aber auch für den Bau von wasserdichten Dämmen und als Dachdeckungsmaterial verwendet. Übereinstimmend mit früheren Entscheidungen (M.727 BP/Mobil) kann deshalb festgestellt werden, dass Bitumen und HS gesonderte Produktmärkte darstellen.

8. Schmiermittel

33. Die Hauptfunktion von Schmiermitteln ist es, die Reibung und Abnutzung zwischen beweglichen Teilen zu verringern. Sie werden hergestellt, indem man Grundöle in Mischanlagen nach bestimmten Spezifikationen mit Zusätzen vermischt. Schmiermittel können nach ihrer besonderen Verwendung in Kraftfahrzeug-, industrielle, internationale Schiffs- und Flugzeugschmiermittel unterschieden werden.
34. Das Bundeskartellamt identifiziert gesonderte Produktmärkte für Kfz- und industrielle Schmiermittel. Die Parteien folgen dieser Unterscheidung, die auch mit früheren Entscheidungen der Kommission (M.727 BP/Mobil, M.1383 Exxon/Mobil, BP M.1891 Amoco/Castrol) und den Ergebnissen der Untersuchung im vorliegenden Fall übereinstimmt.
35. Es gibt eine gewisse angebotsseitige Substituierbarkeit zwischen den verschiedenen Arten von Schmiermitteln, wenn auch in unterschiedlichem Ausmaß. Auf der Nachfrageseite gibt es geringe Substituierbarkeit zwischen verschiedenen Arten von Schmiermitteln, im besonderen zwischen Kfz- und industriellen Schmiermitteln. Kraftfahrzeugkunden sind stärker beeinflusst von Faktoren wie Ort des Verkaufs, Markenstärke und Preis/Qualitätsverhältnis. Industrielle Kunden sind leichter durch technologische Spezifizierung, Verfügbarkeit des Produkts und den Preis beeinflussbar (eher als durch Markennamen). Kfz-Schmiermittel können nicht weiter sachgerecht unterteilt werden, da die Bandbreite der Produkte relativ begrenzt ist. Industrielle Schmiermittel weisen verschiedene Kunden für verschiedene Arten von Schmiermitteln auf, jedoch ist dies nicht ausreichend, um den Markt weiter zu unterteilen. Eine Reihe von Kunden beziehen die volle Bandbreite von Schmiermitteln vom Schmiermittellieferanten statt einzelne Schmiermittel von verschiedenen Lieferanten zu beziehen. Dieser Sortimenteffekt, verbunden mit der sehr starken angebotsseitigen Substituierbarkeit scheint einen einheitlichen Markt für industrielle Schmiermittel trotz der verschiedenen Produkte für verschiedene Anwendungen anzuzeigen. Internationale Schiffs- und Flugzeugschmiermittel werden von der vorliegenden Transaktion nicht berührt.

B. Relevante geographische Märkte

1. Kraftstoff Einzelhandel/Tankstellengeschäft

36. In seinem Verweisungsantrag ist das Bundeskartellamt zur vorläufigen Schlußfolgerung gekommen, dass es lokale Märkte für Tankstellenverkäufe von Kraftstoffen gibt. Es argumentiert, dass Kraftfahrer gewöhnlich Kraftstoffe in der Nähe zu ihrer Wohnung und ihrem Arbeitsplatz kaufen. Außerdem weist das Bundeskartellamt darauf hin, dass es signifikante Preisunterschiede in verschiedenen Regionen in Deutschland gibt, die nicht durch andere Kosten, z.B. für den Transport, erklärt werden können, die aber höchstwahrscheinlich ein Ergebnis der Anwesenheit aggressiver Konkurrenten wie JET, Supermärkten und unabhängigen Tankstellen in bestimmten Gebieten sind. Es vertritt auch die Ansicht, dass eine von den Parteien unterbreitete Studie über die Ausbreitung von Preisänderungen über das ganze Land innerhalb von 2-3 Wochen seinen Standpunkt unterstützt. Sie zeige eindeutig, dass Preisunterschiede in verschiedenen Regionen Deutschlands in einem signifikanten Zeitabschnitt trotz der Tatsache bestehen bleiben, dass die tägliche Nachfrage nach Brennstoffen ziemlich homogen ist und deshalb Preisreaktionen viel schneller erscheinen

müssten, wenn es einen nationalen Markt gäbe. Jedoch trägt das Bundeskartellamt vor, dass es auch auf der Grundlage einer nationalen Marktdefinition eine Drohung der Schaffung oder Verstärkung einer beherrschenden Stellung geben würde.

37. Die Parteien argumentieren, dass es einen nationalen Markt für den Einzelhandel mit Brennstoffen in Deutschland gibt. Sie tragen vor, dass die wettbewerbliche Situation überall im ganzen Land homogen sei. Obwohl es Preisunterschiede zwischen verschiedenen Regionen in Deutschland gibt, weist dies nicht darauf hin, dass der geographische Markt entsprechend definiert werden müsse, da es Beispiele von größeren Preisunterschieden innerhalb einer vorgegebenen Region, zum Beispiel einem städtischen Großraum, gebe als zwischen verschiedenen Regionen. Darüber hinaus würden sich Preis- und Margenänderungen, selbst wenn ihre Ausgangspunkte lokal seien, in einem relativ kurzen Zeitabschnitt über das gesamte Gebiet Deutschlands ausbreiten.
38. In bisherigen Entscheidungen hat die Kommission Einzelhandelsmärkte für Brennstoffe für national in ihrer Reichweite gehalten. Jedoch hat die Untersuchung der Kommission mehrere Hinweise erbracht, dass eine weitere Unterscheidung verschiedener Regionen in Deutschland sachgerecht sein könnte. Erstens scheinen die Bedingungen der Versorgungsinfrastruktur deutlich in verschiedenen Regionen Deutschlands zu variieren. Zum Beispiel wird das westliche Gebiet entlang des Rheins durch leicht zugängliche Versorgung vom Gebiet Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen (ARA) über die RMR-Rohrleitung (eine Produktrohrleitung, die von ARA den Rhein entlang bis nach Ludwigshafen verläuft) und Schleppkahnbeförderung auf dem Fluß charakterisiert, die im Vergleich zum Straßentransport relativ billig sind. Darüber hinaus befinden sich mehrere Raffinerien auf diesem Gebiet (z.B. Wesseling und Godorf im Raum Köln, Gelsenkirchen, Karlsruhe). Demgegenüber gibt es andere Regionen, z.B. im Süden von Deutschland, wo der Zugang auf Einfuhren im großen Maßstab nicht wirtschaftlich durchführbar zu sein scheint. Dies ergibt eine Abhängigkeit von den inländischen Raffinerien in diesen Regionen insbesondere für die kleineren, unabhängigen Konkurrenten, die wegen zu geringer Ordervolumen im allgemeinen keinen direkten Zugang zu internationalen Importen haben.
39. Zweitens scheinen die Strukturen des Wettbewerbs nicht überall in Deutschland homogen zu sein, wie zum Beispiel im Osten von Deutschland infolge wirtschaftlicher Umstrukturierung nach der Wiedervereinigung die Anzahl (gewöhnlich preisaggressiver) Supermärkte mit Kraftstoffaktivitäten deutlich höher zu sein scheint als in Westdeutschland. Drittens hat die Untersuchung der Kommission gezeigt, dass trotz bestimmter nationaler Erwägungen Einzelhandelspreise von allen Marktteilnehmern auf einer lokalen Basis gesetzt werden. Alle Ölunternehmen einschließlich der multinationalen Unternehmen überwachen die Preise ihrer Konkurrenten in bezug auf jede einzelne Tankstelle und reagieren auf Initiativen ihrer Konkurrenten auf einer lokalen Basis. Die von den Parteien unterbreitete Studie zeigt in der Tat, dass Preisunterschiede zwischen bestimmten Regionen für einen signifikante Zeitraum bestehen bleiben. Schließlich hat Deutschland Grenzen mit mehreren Ländern mit deutlich niedrigeren Kraftstoffpreisen wie zum Beispiel Luxemburg (wegen niedrigerer Steuern) und osteuropäischen Ländern. In diesen Grenzregionen unterscheiden sich Wettbewerbsbedingungen von jenen in anderen Regionen in Deutschland.

40. Es kann deshalb festgestellt werden, dass es starke Hinweise für eine lokale Marktbegrenzung gibt. Wegen des vorläufigen Charakters der Untersuchungen des Bundeskartellamts und der Kommission ist es in diesem Stadium nicht möglich, über die genauen Grenzen dieser lokalen Märkte zu entscheiden. Jedoch ist es für die vorliegende Entscheidung nicht notwendig, über die genaue Begrenzung der Märkte zu entscheiden, da der Zusammenschluss in jedem Fall entweder auf lokalen Märkten oder auf einem nationalen Markt, die beide getrennte Märkte im Sinne von Artikel 9 (3) der Fusionskontrollverordnung darstellen, eine beherrschende Stellung zu begründen oder zu verstärken droht.

2. Nichttankstellenverkäufe von Kraftstoffen und leichtem Heizöl (HEL)

41. Das Bundeskartellamt ist der Ansicht, dass die Märkte für Nichttankstellenverkäufe von Kraftstoffen und HEL (d.h. an große Endverbraucher und an Wiederverkäufer) regional abzugrenzen sind. Es argumentiert, dass große Endverbraucher und Wiederverkäufer gewöhnlich ab Raffinerie oder ab Depot über Lastwagen beliefert werden und dass die maximale durchschnittliche Lieferentfernung etwa 150km von diesen Punkten ist. In vorläufiger Betrachtungsweise ist das Bundeskartellamt der Ansicht, dass die 8 Regionen, für die die Preisstudienorganisation OMR (Oil Market Report) Preise veröffentlicht, als eine mögliche Basis für die Marktbegrenzung betrachtet werden können. In den jeweiligen Regionen basieren die meisten Verträge auf den OMR-Notierungen, die stark von der Raffinerie und/oder den großen Depots in dieser Region beeinflusst werden. Das Bundeskartellamt ist der Ansicht, dass die Wettbewerbsbedingungen im Hinblick auf Infrastruktur, Zugriff auf Infrastruktur, Anzahl und Bedeutung der Konkurrenten und der Preisniveaus nicht in ganz Deutschland homogen sind. Auch hier trägt das Bundeskartellamt vor, dass auf der Grundlage einer nationalen Marktdefinition der Zusammenschluss ebenfalls eine beherrschende Stellung zu begründen oder zu verstärken droht.
42. Die Parteien argumentieren, dass auf der Nichttankstellenebene der Markt aufgrund des Fehlens signifikanter Unterschiede bezüglich der Wettbewerbsbedingungen in Deutschland ebenso als wenigstens national betrachtet werden muss.
43. In früheren Entscheidungen (M. 1383 Exxon/Mobil, M. 1628 TotalFina/Elf) stellte die Kommission fest, dass es mehrere Hinweise gibt, dass der geographische Markt für Großhandelsverkäufe lokal ist. Das Angebot wird hauptsächlich von Raffinerien und ihren Zentrallagern gestellt, wohingegen die Nachfrageseite aus Wiederverkäufern und Endnutzern besteht, die angesichts der zusätzlichen Kosten, die sie tragen müssen, wenn sie die Produkte von dem Versorgungspunkt zu ihrem endgültigen Bestimmungsort transportieren, eine nahe gelegene Versorgungsquelle suchen. Entsprechend ist der Grad an Ersetzbarkeit zwischen Versorgungsquellen begrenzt.
44. Die vorläufige Sichtweise des Bundeskartellamts erscheint durch die vorläufige Untersuchung der Kommission gestützt. Die Ergebnisse der Untersuchung im vorliegenden Fall weisen darauf hin, dass Wettbewerbsbedingungen sich zwischen mehreren Regionen in Deutschland unterscheiden. Zusätzlich zu den oben erwähnten Nachfragegesichtspunkten muss die zugrundeliegende Infrastruktur in verschiedenen Regionen in Erwägung gezogen werden. Hier kann

wieder auf das Rheingebiet verwiesen werden, wo wegen seiner Verbindung zur ARA-Region Bedingungen deutlich anders als in abgelegenen inländischen Gebieten im Süden oder Osten von Deutschland sind. Einfuhren aus der ARA-Region setzen lokale Raffinerien einem anderen Wettbewerbsdruck aus verglichen mit inländischen Regionen ohne Flussverbindungen, wo Kunden größtenteils von der Produktion der lokalen Raffinerie abhängen. Für die vorliegende Entscheidung ist es nicht notwendig, über die genaue Begrenzung der Märkte zu entscheiden, da der Zusammenschluss auf nationalen oder regionalen Märkten, die beide getrennte Märkte im Sinne von Artikel 9 (3) der Fusionskontrollverordnung darstellen, eine beherrschende Stellung zu begründen oder zu verstärken droht.

3. Flugbenzin

45. Das Bundeskartellamt argumentiert, daß offen gelassen werden kann, ob der Markt für Flugbenzin national abzugrenzen oder auf einzelne Flughäfen zu begrenzen ist, da in beiden Fällen der Zusammenschluß eine beherrschende Stellung zu begründen oder zu verstärken droht. Die Parteien tragen vor, daß der Markt für Flugbenzin EWR-weit abzugrenzen sei, da die erforderliche Infrastruktur die geographische Reichweite des Wettbewerbs hinsichtlich der Versorgung von Flughäfen mit Flugbenzin in diesem Gebiet nicht beschränkt. In der Exxon-/Mobil-Entscheidung (M.1383) vertrat die Kommission der Ansicht, daß einzelne Flughäfen einen getrennten geographischen Markt bilden können, was von den Ermittlungen im vorliegenden Fall bestätigt wurde.
46. Obwohl einige Fluglinien für größere Gebiete beschaffen als für einen einzelnen Flughafen, wählen sie nicht zwangsläufig den selben Lieferanten für ihren gesamten Bedarf; vielmehr wählen sie den attraktivsten Bewerber auf der Grundlage einzelner Flughäfen in Abhängigkeit von den Stärken der jeweiligen Lieferanten an dem betroffenen Standort. Mehrere Charter-Fluglinien sind zudem nur auf einem oder wenigen Flughäfen in Deutschland präsent. Ferner können die Kosten für das Betanken des Flugzeugs von Vertrag zu Vertrag verschieden sein. Die Wettbewerbsbedingungen an den verschiedenen Flughäfen können deutlich variieren. Dies ist hauptsächlich auf die Verteilungsinfrastruktur für die Lieferung von Flugbenzin zu den verschiedenen Flughäfen zurückzuführen, die im allgemeinen auf einen spezifischen Flughafen ausgerichtet ist. Deshalb reicht es für die Lieferanten nicht aus, Flugbenzin nur herzustellen, um Aufträge von den Fluggesellschaften zu erlangen. Sie müssen ebenfalls über Zugang zur spezifischen Verteilungs- und Betankungsinfrastruktur verfügen, die ihnen erlaubt, ihr Produkt effektiv bis zum Ende der Vertriebskette, d.h. bis zum Flugzeug zu liefern. Vor diesem Hintergrund gibt es keine Anhaltspunkte, daß der relevante Markt weiter als national abzugrenzen ist. Es ist nicht erforderlich, darüber hinaus über die Abgrenzung der Märkte zu entscheiden, da eine beherrschende Stellung sowohl auf einem nationalen als auch auf Flughafenbezogenen Märkten zu entstehen oder verstärkt zu werden droht. Beide Alternativen stellen einen gesonderten Markt im Sinne von Artikel 9 (3) der Fusionskontrollverordnung dar.

4. Schweres Heizöl und Bitumen

47. Das Bundeskartellamt trägt vor, daß die Märkte für diese Produkte wahrscheinlich regional abzugrenzen sind. Beide Produkte müssen während des Transports erhitzt werden, was hohe Transportkosten verursacht und die Versorgungsgebiete auf eine Entfernung von maximal 250km ab einer Raffinerie begrenzt. Trotz teilweiser Überschneidungen der Versorgungsgebiete ergäben sich zumindest nach den Transaktionen aufgrund der Überschneidungen der Raffineriekapazitäten der Parteien im Westen (Godorf und Wesseling) Nordwesten (Hamburg/Heide) und Süden (Ingolstadt) Deutschlands so signifikante Unterschiede in der Versorgungsstruktur, die eine regionale Marktabgrenzung erfordern. Ungeachtet dessen ist das Bundeskartellamt der Auffassung, daß Wettbewerbsprobleme auch auf der Grundlage eines nationalen Marktes entstehen würden. Die Parteien tragen vor, daß es eine Substitutionskette zwischen sich überschneidenden Versorgungsgebieten gibt, und deshalb der Markt mindestens national abzugrenzen sei. Die Ergebnisse der Ermittlungen der Kommission stützen größtenteils die Argumente des Bundeskartellamts. Zudem wiesen Abnehmer darauf hin, daß sie von Lieferungen ihrer nahe gelegenen Raffinerie abhängig waren, da ein Transport über größeren Entfernungen zu kostspielig wäre. Auch hier ist es nicht erforderlich, über die genaue Marktabgrenzung zu entscheiden, da eine beherrschende Stellung sowohl auf einem nationalen als auch auf regionalen Märkten zu entstehen oder verstärkt zu werden droht. Beide Alternativen stellen einen gesonderten Markt im Sinne von Artikel 9 (3) der Fusionskontrollverordnung dar.

5. Schmierstoffe

48. Das Bundeskartellamt ist der Auffassung, der relevante Markt für Kfz- als auch für industrielle Schmiermittel sei national abzugrenzen, da es keine regionalen Unterschiede in Deutschland gebe. Die Parteien argumentieren, daß die Märkte EWR-weit abzugrenzen sind, da zunehmend europäische und internationale Normen auf Schmiermittelspezifikationen Anwendung finden und europaweit agierende Abnehmer wie zum Beispiel OEMs und große Einzelhandelsketten zu einer europaweiten Beschaffung übergehen. In früheren Entscheidungen (M.727 BP/Mobil, M.1891 BP Amoco/Castrol) stellte die Kommission fest, daß die relevanten Märkte wenigstens national und möglicherweise EWR-weits abzugrenzen sind. Das Ergebnis der Ermittlungen der Kommission in der ersten Phase bestätigten eine gewisse Tendenz zu EWR-weiten Märkten. Diese Frage ist vom Bundeskartellamt weiter zu untersuchen.

C. Auswirkung auf den Wettbewerb - Drohung der Begründung oder Verstärkung einer beherrschenden Stellung

49. Am 27. Juli 2001 haben BP und E.ON bei der Kommission angemeldet, daß BP die gemeinsame Kontrolle über das nachgelagerte Öl- Petrochemiegeschäft von E.ON erwerben will, das unter den Marken Veba und Aral betrieben wird. (Fall Comp/M.2533). Hierdurch werden die Aktivitäten von BP und E.ON in Deutschland auf diesen Märkten zusammengefaßt werden. Diese Transaktion wird größtenteils Auswirkungen auf die gleichen Märkte haben wie die vorliegende Transaktion zwischen Shell und DEA. Das Bundeskartellamt analysiert den vorliegenden Zusammenschluß im Rahmen einer Marktstruktur, in

der auch das zweite Fusionsvorhaben bereits vollzogen ist. Dies erscheint aus den folgenden Gründen sachgerecht:

- unter der Fusionskontrollverordnung werden die Auswirkungen von Fusionsvorhaben mit Blickwinkel auf die zukünftige Entwicklung des Marktes bewertet. Hierbei werden nicht nur die Änderungen berücksichtigt, die von der Fusion selbst ausgelöst werden, sondern auch zukünftige Entwicklungen wie z.B. Neueintritte in den Markt, Liberalisierungsschritte, Produktinnovation usw.;
- im Falle beider Zusammenschlüsse haben die Parteien die Verträge unterzeichnet, die ihre jeweiligen Fusionen begründen. Diese hängen faktisch nur vom Abschluß der Verfahren seitens der Kommission oder anderer Regulierungsbehörden ab;
- die wesentlich betroffenen Märkte, die von den zwei Fusionen beeinflußt werden, sind bereits hoch konzentriert. In der Folge können die "doppelten" Fusionen zusätzliche komplementäre Effekte auslösen, die über eine bloße Kumulation hinausgehen, und die über die Berücksichtigung beider Fusionen im vorliegenden bewertet werden müssen.

1. Kraftstoff Einzelhandel / Tankstellengeschäft

50. Im Hinblick auf das Drohen der Begründung oder Verstärkung einer beherrschenden Stellung argumentiert Bundeskartellamt, daß die Transaktion zu einer gemeinsamen Marktbeherrschung von Shell/DEA, BP/Veba, Esso und TotalFinaElf führen wird, durch die wirksamer Wettbewerb auf dem Markt für den Kraftstoff Einzelhandel erheblich behindert würde. Die Bewertung basiert auf einem nationalen Markt, da nach Auffassung des Bundeskartellamts Wettbewerbsprobleme entsprechend auf regionalen Teilmärkten eintreten würden. Das Bundeskartellamt argumentiert auf der Grundlage der folgenden Schlußfolgerungen, die weitgehend von den Ermittlungen der Kommission bestätigt und vervollständigt wurden:

a) Auswirkung auf die Marktstruktur

51. Die Fusionsvorhaben werden eine signifikante Konzentration des deutschen Tankstellenmarktes zur Folge haben. Das vorliegende Vorhaben wird den zweit- und den drittgrößten Wettbewerber in Deutschland vereinen, wobei sie zu einem gemeinsamen Marktanteil (nach Volumen) von, [10-20]% (Shell) + [5-15]% (DEA) = [20-30] % führen wird. Die BP/E.ON Fusion würde den Marktführer Aral [10-20]% mit dem [...] Wettbewerber BP vereinigen [0-10]% und zu einem neuen Marktführer mit Anteilen von [20-30]% führen. Die zwei neuen Einheiten würden [50-60]% des Marktes halten, die führenden vier vertikal integrierten Farbengesellschaften würden zusammen fast [65-75]% des Marktes kontrollieren. Die Tabelle gibt eine Übersicht über die Marktanteile nach beiden Fusionen.

Konkurrent	Marktanteil 2000
BP/Aral	[20-30]%
Shell/DEA	[20-30]%
ExxonMobil (Esso)	[5-15]%
Conoco (Jet)	[5-15]%
TotalFinaElf	[5-15]%
Agip	[<5]%
Supermärkte	[5-15]%
Unabhängige (je unterhalb 1%)	[5-15]%

(Quelle: Schätzungen der Parteien)

52. Die Fusion würde ferner die starken Positionen der Parteien im Hinblick auf die Infrastruktur kombinieren. Schon heute sind DEA und Veba die führenden Raffineriebetreiber in Deutschland, gemessen an der Kapazität. Shell/DEA werden [25-35] % der deutschen Raffineriekapazität kontrollieren (DEA [10-20]% + Shell [10-20]%) BP/Veba [25-35]% (BP [0-10]% + Veba [20-30]%). Conoco/Jet, einer der wichtigsten unabhängigen, preisaggressiven Wettbewerber auf dem deutschen Tankstellenmarkt, verfügt nur über [<5]% der deutschen Raffineriekapazität. Shell/DEA werden Beteiligungen an Raffinerien an [...] Standorten, BP/E.ON an [...] Standorten der insgesamt 14 Standorte in Deutschland haben. In bestimmten Gebieten wie im Bereich Hamburg und Köln werden Shell/DEA jeweils die einzigen zwei bestehenden Raffinerien kontrollieren.
53. Weiter wird die Fusion den Zugang zu Produktleitungssystemen, insbesondere zur RMR-Pipeline verbessern, die von der ARA-Region den Rhein entlang bis nach Ludwigshafen verläuft. Transportkapazitäten auf dieser Rohrleitung sind ein entscheidender Wettbewerbsfaktor. Im Vergleich zu den Transportkosten für die Anteilseigner an der Rohrleitung scheint der Transport mit Schleppkähnen bis zu 2,8mal höher zu sein. Darüber hinaus wird der Schiffsverkehr von Witterungsbedingungen wie hohe/niedrige Wasserpegel und Eis beeinflusst, die die Zuverlässigkeit und Verfügbarkeit der Transportkapazität erheblich einschränken. Infolge der Fusionen werden die Anteilseigner an der RMR-Pipeline von 5 auf 3 verringert. Shell/DEA werden [...]% ([...]+ [...]) und BP/Veba [...]% ([...]+ [...]) der Anteile der RMR kontrollieren. Der einzige andere Anteilseigner ist Exxon mit [...]. Die RMR-Kapazität für Kraftstoffe wird derzeit vollständig von ihren Anteilseignern genutzt und bietet keine Durchleitungskapazitäten für Dritte an.

54. Darüber hinaus wird die Transaktion die Position der Parteien im Bereich Lagerkapazitäten kombinieren. Die Parteien weisen darauf hin, daß ihre kombinierten Marktanteile an der Gesamtlagerkapazität in Deutschland unterhalb [5-15]% wären, und daß mehr als das zwei Drittel der Lagerkapazität in Deutschland von unabhängigen Betreibern besessen würden. Es führt jedoch zu abweichenden Ergebnissen, wenn Gruppen von strategisch wichtigen Depots betrachtet werden. Zum Beispiel werden Shell/DEA mehr als [10-20]% der Lagerkapazität im Gebiet entlang des Rheins kontrollieren, das aufgrund seiner direkten Anbindung an die ARA-Region von herausragender Bedeutung für die Versorgung von Deutschland mit Kraftstoffen ist. Weiter werden Shell/DEA [...] der [...] Depots kontrollieren, die in Deutschland direkt mit der RMR-Rohrleitung verbunden sind. BP/Aral werden über [35-45]% der Kapazität an Importterminals im Hafen von Amsterdam, einem wichtigen Ausgangspunkt von Importen nach Deutschland, halten. Die für Dritte verfügbare Lagerkapazität wird zudem durch langfristige Nutzungsverträge seitens der Parteien beschränkt, die gegenwärtig [25-35]% der deutschen Depots (allein oder zusammen mit anderen Unternehmen) nutzen.

b) Gemeinsame Marktbeherrschung

55. Der vorliegende Markt zeigt mehrere Merkmale, die eine gemeinsame Marktbeherrschung seitens Shell/DEA, BP/Veba, TFE und Exxon erwarten lassen:

56. Kraftstoffe sind ein homogenes Produkt mit geringer Bedeutung von Produktinnovationen. Die Preissetzung ist hochtransparent aufgrund der deutlichen Preisauszeichnung an jeder Tankstelle und zunehmend auch im Internet. Die Mineralölunternehmen überprüfen bis zu mehrmals am Tag die Preise ihrer Wettbewerber, um so präzise wie möglich jede Änderung der Einzelhandelspreise zu erfassen. Preisinformationen sind nicht nur auf der Verkaufsstufe leicht zugänglich, sondern auf allen Handelsstufen. Zum Beispiel werden Handelspreise von Kraftstoffverkäufen ab Raffinerie täglich von anerkannten Organisationen wie zum Beispiel Platt's und Oil Market Report veröffentlicht.

57. Der deutsche Kraftstoffmarkt ist gesättigt. In ihrer Exxon-/Mobil-Entscheidung hat die Kommission festgestellt, daß das Volumen von Kraftstoffen, das an deutschen Tankstellen verkauft wurde, zwischen 1994 bis 1997 stabil blieb. Die Parteien gehen davon aus, daß das Kraftstoffvolumen, das über Tankstellen verkauft wird, bis in das Jahr 2010 weiterhin stabil bleiben wird. Während es einen bestimmten Abwärtstrend bei Benzin wegen des verringerten Verbrauchs und der zurückgehenden durchschnittlich zurückgelegten Entfernungen geben wird, wird diese Tendenz von einer Zunahme der Dieserverkäufe kompensiert werden, die auf eine erwartete Zunahme von Dieselfahrzeugen und Transporten durch Lastwagen zurückzuführen ist. Die Parteien und andere Marktteilnehmer sind der Ansicht, daß es beträchtliche Raffinerieüberkapazitäten in ganz Europa gibt.

58. Im Tankstellengeschäft ist die Nachfrage preisunelastisch angesichts der Tatsache, daß es keinen wirklichen Ersatz zu diesem Produkt gibt. Ferner gibt es ein zusätzliches einschränkendes Element da Kraftfahrer, die in ein Automobil

investieren, hinsichtlich des für dieses Auto geeigneten Kraftstoffs festgelegt sind. Dieser Aspekt macht die Nachfrage weiter unelastischer.

59. Die Fusionen werden die Anzahl der Konkurrenten auf dem deutschen Tankstellenmarkt deutlich verringern, der schon heute einen erheblichen Konzentrationsgrad aufweist. Es ist ebenfalls festzuhalten, daß DEA in der jüngeren Vergangenheit der agilste Wettbewerber unter den Farbengesellschaften in Deutschland war. DEA löste im Jahr 2000 mit der Einführung einer Kundenkarte, die einen Rabatt von DM 0,01 pro Liter auf den ausgezeichneten Preis gewährt, heftige Preiskriege aus. Infolge der Zusammenschlüsse wird die interne Struktur der vier führenden Marktteilnehmer Shell/DEA, BP/E.ON, Esso und TFE harmonisiert. DEA sowie Veba, die bis jetzt ihre Aktivitäten auf Deutschland konzentrierten, und die nicht über signifikante vorgelagerte Mineralölaktivitäten verfügten, werden in zwei internationale Ölunternehmen integriert, die – ebenso wie Exxon und TFE - über alle Ebenen von der Förderung bis zum Verkauf an den Endverbraucher vertikal integriert sind.
60. Es existieren mehrere gegenseitige Verflechtungen zwischen den Mitgliedern der führenden Gruppe über Gemeinschaftsunternehmen im Bereich Raffinerien und Infrastruktur. Shell/DEA, BP/Veba und Exxon sind die gemeinsamen Anteilseigner an der RMR-Pipeline. DEA, Exxon und Veba betreiben gemeinsam die Raffinerie Karlsruhe, TFE, Veba und DEA haben gemeinsame Beteiligungen an der Raffinerie Schwedt. Die schon bestehenden Verflechtungen zwischen den Farbengesellschaften werden weiter verdichtet, da in mehreren Joint Ventures die Anzahl der Teilnehmern verringert wird. Außerdem führen die großen Raffineriebetreiber in hohem Maße untereinander Tauschgeschäfte durch, um Transportkosten zu vermeiden, was die gegenseitige Transparenz weiter erhöht. Alle vier Marktteilnehmer verfügen über ein Tankstellennetz, das ganz Deutschland abdeckt. Alle diese Elemente führen zu eine engen Harmonisierung der Unternehmen- und Kostenstrukturen und damit der Interessen der betreffenden Unternehmen, die es nicht erwarten läßt, dass sie zukünftig untereinander in Wettbewerb treten werden.
61. Wie in früheren Entscheidungen der Kommission (z.B. M.2380 Föreningssparbanken/SEB; M.1741 MCI Worldcom/Sprint) angedeutet, hindert eine gewisse Divergenz im Hinblick auf die Marktanteile von bestimmten Marktteilnehmern nicht die Schlußfolgerung, daß diese Marktteilnehmer eine gemeinsam marktbeherrschende Gruppe bilden werden, soweit ausreichende andere Elemente vorhanden sind, die auf eine Interessensymmetrie hindeuten. Da die oben genannten Argumente auch auf TFE und Exxon zutreffen, sind sie in die dominierende Gruppe einzubeziehen. Demgegenüber kann Conoco/Jet, obwohl rein nach Marktanteilen mit dem von TFE und Exxon vergleichbar, nicht in diese Gruppe einbezogen werden. Im Gegensatz zu den Gruppenmitgliedern verfügt Conoco/Jet nur über einen geringen Anteile an der gesamten Raffineriekapazität ([0-5] %), die weniger als der Hälfte der jeweiligen Kapazitäten von TFE und Exxon entspricht. Dieser Anteil ist begrenzt auf nur einen Raffineriestandort. Conoco/Jet besitzt [...] Lagerkapazitäten. Im Gegensatz zu den vier führenden Unternehmen verfügt Jet/Conoco ferner nicht über ein signifikantes Tankstellennetz in anderen europäischen Ländern oder über einen "Heimatmarkt", auf dem Conoco/Jet über eine stärkere Position verfügen würde, die spürbare Vergeltungsmaßnahmen gegen die vier Marktführer zumindest außerhalb Deutschlands ermöglichen. Schließlich verfolgte Conoco/Jet in der

Vergangenheit die Politik, die Preise der vier Farbengesellschaften um DEM 0.01-0.03 zu unterbieten.

62. Es ist nicht zu erwarten, daß die vier Gruppenmitglieder ausreichendem Wettbewerbsdruck von außerhalb der Gruppe unterliegen werden. Das Potential der anderen Konkurrenten mit Anteilen an Raffinerien in Deutschland (Conoco/Jet, Agip, OMV) ist schon angesichts ihrer geringen Anteile an der Gesamtkapazität, die jeweils [0-5]% nicht überschreitet, begrenzt. Darüber hinaus sind diese Unternehmen wegen der geographischen Begrenzung ihres Raffineriegeschäfts abhängig von Zu-/Verkäufen und Tauschgeschäften mit den Mitgliedern der Führungsgruppe, um Überschußmengen absetzen zu können und um ihr Tankstellennetz auch in erheblicher Entfernung von der Raffinerie zu einem wettbewerbsfähigen Preis beliefern zu können. Die Fusionsvorhaben werden die Anreize und den Bedarf der neuen Einheiten deutlich verringern, in solche Tauschgeschäfte einzutreten. Der geographische Standort der Raffineriekapazitäten der Fusionsbeteiligten ergänzt sich in hohem Maße, was ihnen ermöglicht, ihren Bedarf intern auszugleichen. Zum Beispiel wird Shell, die bis jetzt keine Raffineriekapazität im Süden und Osten Deutschlands hatte, Zugang zu DEA's Kapazität in den Raffinerien Karlsruhe und Schwedt erlangen. Entsprechend wird BP, was bis jetzt mit Raffineriekapazität auf den Süden von Deutschland beschränkt war, Zugang zu Vebas Kapazität in Schwedt und Gelsenkirchen erhalten. Selbst wenn die vier Marktführer Dritten Swapgeschäfte nicht vollständig verweigern, gibt es ihnen dennoch ein wirkungsvolles Instrument in die Hand, um die Versorgungsbedingungen ihrer Konkurrenten zu kontrollieren.
63. Kleinere unabhängige Tankstellenbetreiber und Supermärkte erscheinen ebenfalls nicht in der Lage zu sein, die neu vereinigten Einheiten wettbewerbslich zu beschränken. Der Marktanteil der Supermärkte ist in Deutschland deutlich niedriger als in anderen Ländern, wie zum Beispiel Frankreich, und ihr Anteil ist in den letzten Jahren stabil geblieben. Diese Marktteilnehmer sind größtenteils abhängig von der Belieferungen durch die integrierten Mineralölunternehmen, die hierdurch ihre Überschußproduktion absetzen, die sie nicht über ihr eigenes Tankstellennetz verkaufen. Sie verfügen in der Regel nicht über nennenswerten Zugang zu Importinfrastruktur, wie zum Beispiel Rohrleitungen und Depots, und sind deshalb abhängig vom lokalen Versorgungsangebot der führenden Raffineriebetreiber. Dies hat eine Situation zur Folge, in der die führenden Raffineriebetreiber einen großen Anteil die Kosten und entsprechend die Einzelhandelsmargen dieser Wettbewerber kontrollieren können. Es bestehen Anhaltspunkte, daß in der jüngsten Vergangenheit Wiederverkäufer Squeezingpraktiken der integrierten Raffineriebetreiber ausgesetzt waren, die die Großhandelspreise für Wiederverkäufer höher festsetzten als ihre eigenen Tankstellenpreise. Im Gegensatz zu ihren nicht-integrierten Konkurrenten haben die vertikal integrierten Raffineriebetreiber die Möglichkeiten, geringe Tankstellenmargen durch Gewinne auf vorgelagerten Handelsstufen zu kompensieren.
64. Zusammenfassend kann deshalb in Übereinstimmung mit der Bewertung des Bundeskartellamts festgestellt werden, daß der Zusammenschluß droht, eine (kollektive) beherrschende Stellung zu begründen oder zu verstärken, durch die effektiver Wettbewerb auf dem deutschen Markt für den Kraftstoffeinzelnhandel erheblich behindert würde.

2. *Belieferung von Großhändlern und Großverbrauchern mit Kraftstoffen und leichtem Heizöl*

65. Das Bundeskartellamt geht auch davon aus, dass eine oligopolistische Marktbeherrschung der beiden neu entstehenden Einheiten zusammen mit TFE und teilweise Exxon auf dem Großhandelsmarkt für Kraftstoffe bei der Belieferung von Wiederverkäufern droht. Da keine wesentlichen Unterschiede zwischen den verschiedenen Kraftstoffsorten (Benzin, Diesel und leichtes Heizöl) zu bestehen scheinen, können sie zusammen behandelt werden. Die Position des Bundeskartellamts wird durch die folgenden Feststellungen getragen, die in der Untersuchung der Kommission bestätigt und vervollständigt worden sind:
66. Es steht zu erwarten, dass die neuen Einheiten Marktführer auf diesem Markt werden, wobei nur TFE und Exxon über eine vergleichbare Position bei den Verkaufsvolumina verfügen (im Hinblick auf Benzin verkauft Exxon nur [...]an Wiederverkäufer und Endverbraucher und gehört daher nicht zur Spitzengruppe auf diesem Markt). Die Anzahl der Konkurrenten auf diesem Markt wird erheblich verringert. Die starke Position von Shell/DEA, BP/Veba, Exxon und TFE im Hinblick auf Infrastruktureinrichtungen, wie oben beschrieben, ist in gleicher Weise für die Bewertung des Großhandelsmarktes relevant. Die im Rahmen des Verkaufs von Kraftstoffen an Endverbraucher angeführten Argumente, wie Produkthomogenität, Kostentransparenz, gleichartige Kosten- und Anreizstrukturen gelten auch für diesen Markt.
67. Die Spitzengruppe wird keinem ausreichenden Wettbewerbsdruck von unabhängigen Raffinerien und Händlern wie Dreyfus, Petroplus oder Mabanaft ausgesetzt. Schon im Hinblick auf die Verkaufsvolumina scheint die Stellung dieser Unternehmen deutlich schwächer als die der Marktführer zu sein. Darüber hinaus sind diese unabhängigen Unternehmen im Hinblick auf die Wirtschaftlichkeit der Transportmittel benachteiligt, da sie keine Pipelines besitzen und aufgrund der im Vergleich zu den Farbengesellschaften geringeren Verkaufsvolumina eine schlechtere Verhandlungsposition für Rabatte beim Bahntransport haben. Demzufolge exportiert Dreyfus [Teile] seiner Raffinerieproduktion in Wilhelmshaven per Schiff außerhalb Deutschlands. Die Untersuchung hat weiterhin ergeben, daß die Marktführer diese Konkurrenten systematisch von Swap-Vereinbarungen ausschließen. Deshalb haben diese Konkurrenten kein homogenes landesweites Angebot zu wettbewerbsfähigen Bedingungen.
68. Es ist nicht wahrscheinlich, daß neue Konkurrenten in den Großhandelsmarkt eintreten. Conoco, das über inländische Raffinierungskapazität verfügt, konzentriert seine Aktivitäten auf das Tankstellengeschäft, und es gibt keine Hinweise, dass es in großem Umfang beginnen würde, seine Konkurrenten zu beliefern.
69. Die gleiche Bewertung gilt für den Markt für Verkäufe an große Endverbraucher außerhalb von Tankstellen, jedenfalls insoweit Benzin und Diesel betroffen sind. Auf diesem Markt wäre die Position der beiden neuen Einheiten sogar noch gewichtiger, da unabhängige Händler wie Petroplus nicht an Endverbraucher verkaufen. Obwohl es auf diesem Markt weitere Konkurrenten durch kleine unabhängige Wiederverkäufer gibt, ist zu berücksichtigen, dass diese Händler ihren Bedarf auf dem oben angesprochenen Großhandelsmarkt decken. Deshalb

ist die Wettbewerbssituation auf diesen zwei Märkten untrennbar verbunden. Darüber hinaus hat die Kommissionsuntersuchung Anzeichen ergeben, daß die Parteien in mehreren Regionen ihre Position über den Erwerb kleiner und mittlerer Wiederverkäufer beträchtlich verstärkt haben.

70. Im Hinblick auf die Verkäufe von leichtem Heizöl an Endverbraucher sind die von den Parteien angegebenen Marktanteile erheblich geringer (Shell/DEA [5-15]%, BP/Veba [5-15]%). Allerdings stimmt die Kommission aufgrund von abweichenden Schätzungen, die von Marktteilnehmern im Rahmen der Ermittlungen genannt wurden, und der oben beschriebenen Expansionsstrategie in bestimmte Regionen dem Bundeskartellamt zu, daß eine eingehende Untersuchung notwendig ist, um Wettbewerbsbedenken auf jenen Märkten auszuschließen.
71. Im übrigen würde sich das Ergebnis der Bewertung nicht ändern, wenn beide Segmente als ein einheitlicher Markt für Verkäufe außerhalb von Tankstellen betrachtet würden.
72. Daher kann in Übereinstimmung mit dem Bundeskartellamt festgehalten werden, daß der Zusammenschluß eine (kollektiv) marktbeherrschende Stellung zu begründen oder zu verstärken droht, durch die ein wirksamer Wettbewerb auf dem deutschen Markt für Kraftstoffverkäufe außerhalb von Tankstellen erheblich behindert würde.

3. Flugbenzin

73. Nach dem Bundeskartellamt droht eine oligopolistische Beherrschung des Marktes/der Märkte für Flugbenzin durch die beiden neu entstehenden Einheiten sowie Exxon und TFE. Dies begründet das Bundeskartellamt mit folgenden Argumenten, die durch die Untersuchung der Kommission bestätigt und ausgebaut worden sind:
74. Die Transaktionen würden zu einem kombinierten nationalen Marktanteil von [20-30]% für Shell/DEA ([10-20]% + [10-20]%), [30-40]% für BP/Veba ([15-25]% + [15-25]%) und jeweils [10-20]% für Exxon und TFE führen. Auf der Basis einzelner Flughäfen würden sich sogar höhere Marktanteile ergeben, wie [30-40]% für Shell/DEA in Köln und über [65-75]% für BP/Veba in Hannover. Die vier Marktführer würden einen Anteil von beinahe [85-95]% des deutschen Gesamtmarktes kontrollieren. Der nächstgrößte Lieferant ist Agip mit einem nationalen Anteil von [<5]%. Die Transaktionen werden auch deutlich die Positionen der Parteien im Hinblick auf die Produktionskapazität stärken. Der Anteil von Shell/DEA im Hinblick auf die Kapazität würde auf [40-50]% steigen ([15-25]% + [12-30]%).
75. Es ist zu erwarten, daß die Zusammenschlüsse den Wettbewerb unter den vier Marktführern beseitigen. Flugbenzin ist ein vollständig standardisiertes, homogenes Produkt. Struktur und Anreize der führenden Unternehmen werden deutlich vereinheitlicht. DEA und Veba waren bis jetzt nationale Unternehmen, die ihre Interessen auf Deutschland konzentriert hatten. Sie waren in der Vergangenheit fast die einzigen Konkurrenten, die auf dauerhafter Basis in Flughäfen expandiert sind, in denen sie zuvor nicht aktiv waren. Diese Unternehmen werden jetzt in eine homogene Gruppe vollständig vertikal integrierter internationaler Ölunternehmen integriert.

76. Die vier Marktführer sind die einzigen Unternehmen, die auf allen großen deutschen Flughäfen präsent sind. Zusätzlich zu ihren gegenseitigen Verbindungen über die Zusammenarbeit bei Raffinerien, Infrastruktur, und Swaps, die schon oben beim Tankstellengeschäft erwähnt wurden, betreiben sie auch gemeinsam die Tankeinrichtungen auf den Flughäfen. Auf jedem Flughafen läuft das Flugbenzin durch Flughafentanklager und wird dann durch spezielle Betankungseinrichtungen, z.B. Lastwagen, zum jeweiligen Flugzeug transportiert. Beide Einrichtungen werden von Gemeinschaftsunternehmen betrieben, die sich aus Gruppen der auf dem jeweiligen Flughafen aktiven Konkurrenten zusammensetzen. Diese Gemeinschaftsunternehmen schaffen eine große Transparenz im Hinblick auf die Verkaufsvolumina der anderen Mitglieder des Gemeinschaftsunternehmens. Auf einigen Flughäfen, wie zum Beispiel Frankfurt oder Köln, umfaßt das jeweilige Gemeinschaftsunternehmen alle aktiven Konkurrenten. Die Transaktionen werden ferner mehrere Überschneidungen der Mitgliedschaften in diesen Gemeinschaftsunternehmen ergeben.
77. Die Anzahl der Wettbewerber auf den deutschen Flughäfen ist schon jetzt begrenzt und wird durch die Transaktionen weiter verringert. Heute gibt es höchstens acht Konkurrenten auf einem Flughafen (Hamburg). In Hannover bleiben nach der Fusion zwei Wettbewerber, drei in Stuttgart und vier in Köln. Dies vergrößert weiter die Wahrscheinlichkeit bewußten Parallelverhaltens der Marktführer.
78. Die vier Marktführer werden alle über privilegierten Zugriff auf wesentliche Infrastruktureinrichtungen verfügen. Die oben erwähnte RMR-Pipeline, die von den fusionierenden Einheiten zusammen mit Exxon kontrolliert wird, ist das wichtigste und effizienteste Transportmittel für Flugbenzin in Deutschland. Der Flughafen Frankfurt, als Beispiel, auf dem 56% des gesamten Verbrauchs von Flugbenzin in Deutschland erfolgt, wird über die RMR beliefert. Darüber hinaus gehören offenbar alle Tanklager, die mit der RMR und dem Flughafen Frankfurt direkt verbunden sind, entweder Shell/DEA oder BP. Shell/DEA und BP sind die einzigen Konkurrenten, die eigene Depotkapazitäten auf dem Flughafen Frankfurt besitzen, da die restlichen beiden Depots der NATO gehören.
79. Das Wettbewerbspotential der anderen Anbieter erscheint begrenzt. Erstens sind diese Lieferanten nur an einer begrenzten Zahl von Flughäfen aktiv, was es ihnen nicht ermöglicht, in ganz Deutschland tätigen Fluglinien attraktive Rahmenverträge mit hohem Volumen anzubieten. Zweitens haben diese Konkurrenten aufgrund ihres fehlenden Zugriffs auf Infrastruktureinrichtungen, wie zum Beispiel die RMR-Pipeline, durch deutlich höhere Beförderungskosten einen erheblichen Preisnachteil. Im Hinblick auf gemeinsame Betankungseinrichtungen auf den Flughäfen haben die Konkurrenten ausdrücklich Bedenken dahingehend geäußert, daß die neuen Einheiten ihre Volumina, die vorher auf verschiedene Gemeinschaftsunternehmen verteilt waren, auf ein Gemeinschaftsunternehmen konzentrieren werden, um Kostendegressionen zu erzielen. Dies wird zu einer Situation führen, in der die restlichen Mitglieder nur noch Volumina vertreiben, die für einen wirtschaftlichen Betrieb des Gemeinschaftsunternehmens unzulänglich sind, und deshalb einen erheblichen Kostennachteil haben.
80. Der Markteintritt existierender Konkurrenten durch Expansion in andere Flughäfen scheint sehr schwierig zu sein. Wie oben erläutert, werden

Flughafentanklager und Betankungseinrichtungen auf fast allen Flughäfen über Gemeinschaftsunternehmen von den etablierten Konkurrenten kontrolliert (Ausnahme ist München, wo das Flughafentanklager vom der Flughafengesellschaft betrieben wird). Diese haben keinen Anreiz, die Infrastruktur für andere Konkurrenten zu öffnen.

81. Es ist zu erwarten, daß die Nachfragemacht der Fluglinien die Position der Marktführer nicht beträchtlich einschränken kann. Wie oben dargelegt, sehen sie sich auf mehreren Flughäfen einer sehr begrenzten Anzahl von Konkurrenten gegenüber. Die meisten Fluglinien operieren nur auf einigen deutschen Flughäfen und sind somit nicht in der Lage, ihre Nachfrage auf andere Flughäfen mit anderen Wettbewerbern zu verlagern. Darüber hinaus haben die Fluglinien darauf hingewiesen, daß wegen Fragen der Gewichtsoptimierung der Flugzeuge keine wesentliche Verlagerung der Betankung zwischen den Flughäfen möglich ist. Die Möglichkeit, Flugbenzin direkt von der Raffinerie zu kaufen, wird von den notwendigen Mindestabnahmevolumina und dem nötigen Zugang zu den Betankungseinrichtungen des Flughafens eingeschränkt. Heute betreiben nur die Lufthansa, Deutschlands nationale Fluglinie, und zu einem geringeren Grad LTU solch eine Direktversorgung und haben Zugang zu Flughafeneinrichtungen über Gemeinschaftsunternehmen mit Veba bzw. Shell.
82. Die gleiche Bewertung würde für auf einzelne Flughäfen begrenzte geographische Märkte gelten, wo die marktbeherrschende Gruppe aus den beiden neuen Einheiten sowie Exxon oder TFE bestehen würde, falls sie jeweils auf dem Flughafen präsent sind.
83. Daher kann in Übereinstimmung mit dem Bundeskartellamt festgehalten werden, daß der Zusammenschluß eine (gemeinsame) marktbeherrschende Stellung zu begründen oder zu verstärken droht, durch die ein wirksamer Wettbewerb auf dem deutschen Markt für Flugbenzin erheblich behindert wird.

4. Schweres Heizöl und Bitumen

84. Das Bundeskartellamt nimmt an, daß die Transaktionen zur Schaffung oder zur Verstärkung einer kollektiv marktbeherrschenden Stellung der Parteien auf den Märkten für schweres Heizöl und Bitumen zu führen drohen. Dies beruht auf folgenden Argumenten, die durch die Untersuchung der Kommission bestätigt worden sind: Auf nationaler Ebene führen die Transaktionen zur folgenden Verteilung von Marktanteilen im Hinblick auf Bitumen: Shell/DEA [20-30]% ([10-20]% + [5-15]%), BP/Veba [20-30]% ([15-25]% + [5-15]%), TFE [15-25]%, Exxon [5-15]%, Conoco [5-15]%, Nynas [0-10]%, Agip [<5]%. Somit würden die vier Marktführer [70-80]% des Marktes halten. Bei schwerem Heizöl scheint die Struktur des Marktes auf der Grundlage des Vorbringens der Parteien ähnlich zu sein, auch wenn auf der Grundlage der bisherigen Untersuchung keine genauen Marktanteile festgestellt werden können. Zusätzlich zu dieser hohen Marktkonzentration ergeben sich weitere Hinweise, daß der Wettbewerb zwischen den vier Marktführern nach der Fusion entfallen wird. Schweres Heizöl und Bitumen sind wiederum homogene Produkte ohne Innovationspotential. Die Gleichartigkeit der Kosten- und Anreizstrukturen der Marktführer, die oben für den Verkauf an Endverbraucher erläutert worden sind, gelten auch für diesen Markt.

85. Die Entstehung beträchtlichen Wettbewerbsdrucks von außerhalb der Gruppe der Marktführer, besonders durch Importe, ist unwahrscheinlich. Deutschland ist ein Nettoexporteur beider Produkte. Schweres Heizöl und Bitumen unterliegen hohen Transportkosten, da sie nur in heißem Zustand transportiert werden können. Es hat den Anschein, daß Bitumeneinfuhren nach Deutschland hauptsächlich während der Bausaison im Sommer als Ergebnis von Kapazitätsengpässen in Deutschland durchgeführt werden, aber keine wirtschaftliche Alternative zu einer Zeit sind, in der die inländische Produktion die Nachfrage deckt. Unabhängige Händler wie zum Beispiel Mabanaft beziehen große Teile ihrer Produkte von integrierten Raffinerien und können deshalb keinen wesentlichen Wettbewerbsdruck auf die führenden Unternehmen ausüben. Es wird in der Branche erwartet, daß die Kapazitäten für Bitumen und schweres Heizöl sinken, da das Produkt als ein geringwertiges Nebenprodukt des Raffinerungsprozesses betrachtet wird und Raffinerien dazu übergehen, die Bitumenmenge über die Verbesserung ihrer Raffinerien zu verringern.
86. Die gleiche Bewertung würde sich ergeben, wenn man auf lokale Märkte bezogen auf Gebiete um Raffineriestandorte herum abstellte. Es gibt signifikante Überschneidungen der Raffineriekapazitäten der Parteien in bestimmten Regionen, zum Beispiel in Köln und Hamburg (Shell/DEA) und in Bayern am Standort Ingolstadt (BP/Veba). Die Anzahl nahe verfügbarer Lieferanten in diesen Regionen wäre deutlich geringer als auf einer nationalen Basis, und deshalb wäre die Position der Marktführer sogar noch stärker. Darüber hinaus würden Importe eine kleinere Rolle für Gebiete spielen, die sich im Inland ohne Zugang zu Importterminals befinden.
87. Daher kann in Übereinstimmung mit dem Bundeskartellamt festgehalten werden, daß der Zusammenschluß eine (kollektiv) marktbeherrschende Stellung zu begründen oder zu verstärken droht, durch die ein wirksamer Wettbewerb auf den Märkten für schweres Heizöl und Bitumen in Deutschland erheblich behindert wird.

5. Schmierstoffe

88. Auf der Grundlage von nationalen, deutschen Märkten ist das Bundeskartellamt der Ansicht, daß die Transaktionen zur Schaffung oder zur Verstärkung einer kollektiv marktbeherrschenden Stellung der neu entstehenden Einheiten wenigstens auf dem Markt für Kraftfahrzeugschmierstoffe in Deutschland führen werden. Dies beruht auf folgenden Argumenten: Die Transaktionen werden zu wesentlichen kombinierten Marktanteilen der neuen Einheiten führen. Shell/DEA ([20-30]%) und BP/Veba ([15-25]%) würden Marktführer werden, gefolgt von Exxon ([10-20]%) und TFE ([5-15]%). Andere Konkurrenten sind KPV, Valvoline, Agip und Texaco, die jeweils Anteile von [<5]% und weniger haben. Zusätzlich zu bereits erwähnten Elementen gibt es zusätzliche Aspekte, die auf eine starke Angleichung des wettbewerblichen Verhaltens der vier Marktführer hinweisen. Alle verfügen über ein nationales Tankstellenetz, das zur Stärkung ihrer Schmierstoffverkäufe benutzt werden kann, da dies einen wichtigen Verkaufskanal für Automobilschmierstoffe darstellt. Sie haben direkten Zugriff auf die Grundstoffe für die Herstellung von Schmierstoffen, nämlich Grundöle, in die alle vier Unternehmen vertikal integriert sind, und Additive, wo Shell und Exxon auch über ihr Gemeinschaftsunternehmen Infineum aktiv sind. DEA galt

im Markt als der stärkste nicht-integrierte Wettbewerber, der jetzt in eine homogene Gruppe internationaler Unternehmen integriert wird.

89. Konkurrenten von außerhalb dieser Gruppe werden wahrscheinlich keinen wesentlichen Wettbewerbsdruck auf die Marktführer ausüben. Sie haben keinen Zugang zu einem vergleichbar dichten Tankstellennetz, um ihren Absatz an Autofahrer zu erhöhen. Die fehlende vertikale Integration in Vorprodukte wie Grundöle und Additive schafft eine erhebliche Abhängigkeit von den Lieferungen dieser Produkte durch die Marktführer. Ausgleichende Nachfragemacht besteht nur im Hinblick auf Verkäufe an Automobilproduzenten und andere Erstverwender, die gemäß den Schätzungen der Parteien nur 20-40% der Nachfrage in Deutschland ausmachen.
90. Daher kann in Übereinstimmung mit dem Bundeskartellamt festgehalten werden, daß der Zusammenschluß eine (gemeinsame) marktbeherrschende Stellung zu begründen oder zu verstärken droht, durch die ein wirksamer Wettbewerb auf den Märkten für Schmierstoffe in Deutschland erheblich behindert wird, wenn diese Märkte sich im Hinblick auf ihre geographische Ausdehnung als national erweisen.
91. Bei Annahme des EWR als relevanten Markt erscheint es wahrscheinlich, daß keine Wettbewerbsprobleme entstehen. Der addierte Marktanteil beider neuer Einheiten würde sich [zwischen 10% und 20%] auf den jeweiligen Märkten für Kraftfahrzeug- und Industrieschmierstoffe bewegen.

D. Wesentlicher Teil des gemeinsamen Marktes

92. Soweit die betroffenen Märkte als national zu betrachten sind, würden sie einen wesentlichen Teil des gemeinsamen Marktes im Sinne von Artikel 9 Absatz 3 der Fusionskontrollverordnung bilden. Dies gilt auch für die möglichen Regionen, die vom Bundeskartellamt angesprochen werden. Die oben erwähnten 8 Regionen sind grob in der Größe von Bundesländern oder größer. Schließlich können auch einzelne Flughäfen, die vom Bundeskartellamt als mögliche geographische Märkte für Flugbenzin angesehen werden, als ein wesentlicher Teil des gemeinsamen Marktes betrachtet werden (siehe Fall IV.34.801⁵, in dem der Flughafen Frankfurt als wesentlicher Teil des gemeinsamen Marktes im Sinne von Artikel 82 des Vertrags angesehen wurde).

⁵ Abl. 1998 L 72, S. 40.

E. Ermessen

93. Da die betroffenen Märkte einen wesentlichen Teil des gemeinsamen Marktes bilden, verfügt die Kommission nach Artikel 9 Absatz 3 der Fusionskontrollverordnung über Ermessen, den Fall zu verweisen oder nicht.
94. Die erforderliche eingehende Untersuchung des Falles und die Lösung möglicher Wettbewerbsprobleme durch Zusagen auf den Kernmärkten für Kraftfahrzeug- und Flugbenzin werden eine ausführliche Untersuchung lokaler Gegebenheiten wie zum Beispiel dem Standort einzelner Depots und Tankstellen erfordern. Das Bundeskartellamt, das über große Erfahrung in diesem Sektor aus mehreren neueren Verfahren verfügt, scheint deshalb besser geeignet zu sein, den Mineralölsektor des Falles zu bewerten.
95. Die Transaktion betrifft mehrere andere Mineralölproduktmärkte, die im Verweisungsantrag nicht angesprochen werden (Grundöle, Additive, Vaseline und Wachse), oder wo das Bundeskartellamt nach vorläufiger Prüfung keine Wettbewerbsprobleme aufgrund der Transaktionen sieht (Flüssiggas). Diese Märkte sind untrennbar mit der Bewertung der oben erwähnten Mineralölproduktmärkte verbunden, da sie alle Teil einer Produktkette sind, die aus dem Raffinerieprozeß resultiert. Deshalb sind die oben erwähnten Fragen im Hinblick auf Zugriff auf Raffinerien und Infrastruktureinrichtungen für diese Märkte ähnlich relevant. Eine Abtrennung dieser Märkte würde die Bewertung des Falles im Hinblick auf Erdölzeugnisse in nicht sachgerechter Weise fragmentieren.
96. Im Hinblick auf Schmierstoffe erfordert die abschließende Definition des relevanten Marktes eine weitergehende Untersuchung. Da Schmierstoffe auch zu den Mineralölprodukten gehören, die (wie oben beschrieben) miteinander eng verbunden sind, erscheint es notwendig, diese Märkte in die Verweisung für eine weitergehende Untersuchung an das Bundeskartellamt einzuschließen. Für den Fall, daß das Bundeskartellamt zu dem Ergebnis gelangen sollte, daß die Märkte geographisch weiter als national zu bestimmen sind, sind von seiner Seite aus keine weiteren Schritte notwendig, wie oben bereits ausgeführt wurde, oder, mit Blick auf die Regelungen der Fusionskontrollverordnung, möglich.
97. Insgesamt erscheint es daher angebracht, den Teil der Transaktion, der sich auf Mineralölprodukte bezieht, in seiner Gesamtheit zu verweisen, wie es vom Bundeskartellamt beantragt wurde .

V. SCHLUSSFOLGERUNG

98. Die Untersuchung der Kommission hat ergeben, daß die Bedingungen für die Verweisung gemäß Artikel 9 der Fusionskontrollverordnung im vorliegenden Fall erfüllt sind und der Zusammenschluß für die die Mineralölprodukte betreffenden Märkte in Deutschland an die zuständigen deutschen Behörden zur Anwendung der nationalen Wettbewerbsgesetze des Mitgliedstaates verwiesen werden sollte.

HAT DIESE ENTSCHEIDUNG GETROFFEN:

Artikel 1

Gemäß Artikel 9 der Verordnung (EWG) Nr. 4064/89 des Rates über die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen wird hierdurch der angemeldete Zusammenschluß, der aus dem Erwerb alleiniger Kontrolle von Shell über DEA Mineralöl besteht, im Hinblick auf die Märkte für Mineralölerzeugnisse in Deutschland an die zuständigen deutschen Behörden verwiesen.

Artikel 2

Diese Entscheidung ist an die Bundesrepublik Deutschland gerichtet.

Brüssel, den 23.08.2001

Für die Kommission

Franz FISCHLER
Mitglied der Kommission