



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 29.09.1999
C(1999) 3093 τελικό

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 29ης Σεπτεμβρίου 1999

με την οποία μία συγκέντρωση κηρύσσεται συμβιβάσιμη με την κοινή αγορά και τη συμφωνία για τον ΕΟΧ

(Υπόθεση αριθ. IV/M.1383 – Exxon/Mobil)

(Το κείμενο στην αγγλική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη,

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τη συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, και ιδίως το άρθρο 57,

τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 4064/89 του Συμβουλίου της 21ης Δεκεμβρίου 1989 για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων μεταξύ επιχειρήσεων («κανονισμός περί συγκεντρώσεων»)¹, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1310/97², και ιδίως το άρθρο 8 παράγραφος 2,

την απόφαση της Επιτροπής της 9ης Ιουνίου 1999 για την κίνηση της διαδικασίας στην παρούσα υπόθεση,

αφού έδωσε στις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις τη δυνατότητα να γνωρίσουν τις απόψεις τους σε σχέση με τις αιτιάσεις της Επιτροπής,

αφού έλαβε υπόψη τη γνώμη της Συμβουλευτικής Επιτροπής για τις Συγκεντρώσεις³,

ΕΚΤΙΜΩΝΤΑΣ ΤΑ ΑΚΟΛΟΥΘΑ :

1. Στις 3 Μαΐου 1999, η Επιτροπή έλαβε κοινοποίηση πρότασης συγκέντρωσης μέσω της οποίας οι αμερικανικές επιχειρήσεις Exxon Corporation και Mobil Corporation επρόκειτο να συγχωνεύσουν τις δραστηριότητές τους παγκοσμίως.
2. Στις 2 Ιουνίου 1999, το Ηνωμένο Βασίλειο γνωστοποίησε στην Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 9 παράγραφος 2 στοιχείο β) του κανονισμού αριθ. 4064/89 (στο εξής «ο κανονισμός περί συγκεντρώσεων») ότι εκτιμά ότι η συγκέντρωση επηρεάζει τον ανταγωνισμό στο βορειοδυτικό τμήμα της Σκωτίας στον τομέα της διανομής μικρών ποσοτήτων καυσίμων κινήσεως. Στις 26 Ιουλίου 1999, η Επιτροπή εξέδωσε κοινοποίηση των αιτιάσεων όπου αναγνωρίζονται, μεταξύ άλλων, οι σχετικές με τον ανταγωνισμό ανησυχίες στην αγορά διανομής μικρών ποσοτήτων καυσίμων κινήσεως σε ολόκληρο το ΗΒ. Στις 10 Αυγούστου 1999 η Επιτροπή ενημέρωσε το Ηνωμένο Βασίλειο ότι υπό αυτές τις περιστάσεις και σύμφωνα με το άρθρο 9 παράγραφος 4 στοιχείο β) του κανονισμού περί συγκεντρώσεων δεν συνέτρεχαν λόγοι για την παραπομπή της υπόθεσης στις αρμόδιες αρχές.
3. Με απόφαση που έλαβε στις 9 Ιουνίου 1999, η Επιτροπή έκρινε ότι η κοινοποιηθείσα πράξη δημιουργεί σοβαρές αμφιβολίες ως προς το συμβιβασίμο με την κοινή αγορά. Για τον λόγο αυτό, η Επιτροπή κίνησε διαδικασία σε σχέση με την παρούσα υπόθεση κατ' εφαρμογή του άρθρου 6 παράγραφος 1 στοιχείο γ) του κανονισμού περί συγκεντρώσεων.

1. ΕΕ L 395, 30.12.1989, σ. 1· διορθωμένη έκδοση ΕΕ L 257, 21.9.1990, σ.13

2. ΕΕ L 180, 9.7.1997, σ.1

3. ΕΕ C ...199 ., σ...

I. ΤΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ Η ΠΡΑΞΗ

4. Η Exxon Corporation ("Exxon") είναι μία εταιρεία που αναπτύσσει πολλαπλή δραστηριότητα παγκοσμίως στους τομείς της κοιτασματολογικής έρευνας, ανάπτυξης, παραγωγής και πώλησης αργού πετρελαίου και φυσικού αερίου, της διύλισης και πώλησης καθαρών πετρελαιοειδών, της ανάπτυξης, παραγωγής και πώλησης διαφόρων χημικών προϊόντων, της παραγωγής και πώλησης άνθρακα και ορυκτών και της παραγωγής ενέργειας. Η Mobil Corporation ("Mobil") είναι μία εταιρεία που αναπτύσσει πολλαπλή δραστηριότητα παγκοσμίως στους τομείς της κοιτασματολογικής έρευνας, ανάπτυξης, παραγωγής και πώλησης αργού πετρελαίου και φυσικού αερίου, της διύλισης και πώλησης καθαρών πετρελαιοειδών και της ανάπτυξης, παραγωγής και πώλησης διαφόρων χημικών προϊόντων. Η Mobil και η British Petroleum ("BP") συγκέντρωσαν όλες τις δραστηριότητές τους σχετικά με τη διύλιση και τη διανομή μικρών ποσοτήτων στην Ευρώπη σε μία από κοινού ελεγχόμενη επιχείρηση, τη BP/Mobil⁴.
5. Η παρούσα κοινοποίηση αφορά μία πλήρη συγκέντρωση υπό την έννοια του άρθρου 3 παράγραφος 1 στοιχείο α) του κανονισμού περί συγκεντρώσεων. Την 1η Δεκεμβρίου 1998, η Exxon και η Mobil υπέγραψαν συμφωνία και σχέδιο συγκέντρωσης. Δυνάμει της συμφωνίας, η Mobil θα συγχωνευτεί με μία εταιρεία που θα ελέγχεται εξ ολοκλήρου από τη μητρική εταιρεία της Exxon, όπου η Mobil θα αποτελεί τη διάδοχο εταιρεία. Κατόπιν αυτού, η Exxon θα κατέχει το 100% των εκδοθέντων και κυκλοφορούντων με δικαίωμα ψήφου χρεογράφων της Mobil. Οι κάτοχοι κοινών μετοχών της Mobil θα λάβουν 1.32015 μερίδια κοινών μετοχών της Exxon για κάθε μερίδιο κοινής μετοχής της Mobil που κατέχουν κατά το κλείσιμο. Οι μέτοχοι της Exxon θα κατέχουν περίπου το 70% της ενοποιημένης οντότητας Exxon Mobil, ενώ οι μέτοχοι της Mobil θα κατέχουν περίπου το 30%.

II. Η ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ

6. Η συγκέντρωση έχει κοινοτική διάσταση υπό την έννοια του άρθρου 1 παράγραφος 2 του κανονισμού περί συγκεντρώσεων, διότι ο ολικός συνδυασμένος κύκλος εργασιών των συγκεκριμένων επιχειρήσεων σε ολόκληρη την Κοινότητα υπερβαίνει τα 5 δισ. EUR⁵ (Exxon 121 δισ. EUR και Mobil 47 δισ. EUR). Η Exxon και η Mobil πραγματοποίησαν, καθεμία χωριστά, εντός της Κοινότητας ολικό κύκλο εργασιών άνω των 250 εκατ. EUR (Exxon EUR[...] * και Mobil EUR [...] * το 2000), αλλά δεν πραγματοποιούν άνω των δύο τρίτων του ολικού κοινοτικού κύκλου εργασιών τους σε ένα και το αυτό κράτος μέλος. Συνεπώς, η συγκέντρωση έχει κοινοτική διάσταση σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφος 2 του κανονισμού περί συγκεντρώσεων. Ο κύκλος εργασιών της Exxon αφενός και της Mobil αφετέρου υπερβαίνει τα 250 δισ. στο έδαφος της ΕΖΕΣ (Exxon: [...] * δισ. EUR, Mobil [...] * δισ. EUR. Συνεπώς πρόκειται για μία υπόθεση συνεργασίας ΕΖΕΣ.

4. Υπόθεση IV/M.727 –BP/Mobil της 7^{ης} Αυγούστου 1996 (EE C 381, 17.12.1996, σ. 8). Οι δραστηριότητες της κοινής επιχείρησης δεν περιλαμβάνουν λιπαντικά πλοίων και αεροσκαφών.

5. Ο κύκλος εργασιών υπολογίστηκε σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 1 του κανονισμού περί συγκεντρώσεων και την ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την έννοια του κύκλου εργασιών (EE C66, 2.3.1998, σ.25). Στο βαθμό που τα στοιχεία περιλαμβάνουν τον κύκλο εργασιών για την περίοδο πριν την 1.1.1999, υπολογίζονται βάσει των μέσων συναλλαγματικών ισοτιμιών σε ECU και εκφράζονται σε EUR σε βάση ένα προς ένα.

III. ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΟΥ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

7. Ο πετρελαϊκός κλάδος χωρίζεται εν γένει στα πρώτα στάδια του οικονομικού κύκλου του τομέα πετρελαίου και φυσικού αερίου (δηλ. κοιτασματική έρευνα, ανάπτυξη και παραγωγή αργού πετρελαίου και φυσικού αερίου), στα τελικά στάδια του οικονομικού κύκλου του τομέα (δηλ. διύλιση και εμπορία καυσίμων, διανομή φυσικού αερίου, παραγωγή λιπαντικών) και στις διάφορες πετροχημικές δραστηριότητες.
8. Η συγκέντρωση δεν προκαλεί σχετικές με τον ανταγωνισμό ανησυχίες στις αγορές κοιτασματικής έρευνας, ανάπτυξης και παραγωγής αργού πετρελαίου και φυσικού αερίου και όσον αφορά τις διάφορες πετροχημικές δραστηριότητες όπου οι επιχειρηματικές δραστηριότητες των μερών αλληλεπικαλύπτονται. Αμφότερα τα μέρη δραστηριοποιούνται στον κλάδο της κοιτασματικής έρευνας, της ανάπτυξης και της παραγωγής αργού πετρελαίου και φυσικού αερίου. Η Επιτροπή στην απόφαση που εξέδωσε βάσει του άρθρου 6 παράγραφος 1 στοιχείο γ) διατύπωσε σοβαρές επιφυλάξεις για τις αγορές αυτές. Στην απόφαση που εξέδωσε βάσει του άρθρου 6 παράγραφος 1 στοιχείο γ), η Επιτροπή διατύπωσε επίσης σοβαρές επιφυλάξεις για την αγορά « υδροποιημένου φυσικού αερίου ». Παρόλα αυτά, για τους λόγους που αναπτύσσονται στα τμήματα Α και Β στη συνέχεια, δεν υφίστανται σχετικές με τον ανταγωνισμό ανησυχίες στις συγκεκριμένες αγορές.
9. Για τους λόγους που αναφέρονται στη συνέχεια, η συγκέντρωση θα οδηγήσει στη δημιουργία ή στην ενίσχυση δεσπόζουσας θέσης στις ακόλουθες αγορές:
 - Διανομή μεγάλων ποσοτήτων φυσικού αερίου στις Κάτω Χώρες (Τμήμα Γ)·
 - Διανομή μεγάλων ποσοτήτων φυσικού αερίου σε μεγάλες αποστάσεις στη Γερμανία (Τμήμα Γ)·
 - Υπόγειες εγκαταστάσεις αποθήκευσης φυσικού αερίου που εξυπηρετούν το νότιο τμήμα της Γερμανίας (Τμήμα Γ)·
 - Βασικά έλαια της Ομάδας Ι στον ΕΟΧ (Τμήμα Δ)·
 - Διανομή μικρών ποσοτήτων καυσίμων κινήσεως στην Αυστρία, στη Γερμανία, στο Λουξεμβούργο, στις Κάτω Χώρες και το ΗΒ (Τμήμα Ε)·
 - Διανομή μικρών ποσοτήτων καυσίμων κινήσεως σε αυτοκινητοδρόμους με διόδια στη Γαλλία (Τμήμα ΣΤ)·
 - Λιπαντικά αεροσκαφών σε παγκόσμια κλίμακα (Τμήμα Ζ)·
 - Καύσιμα αεροσκαφών στον αερολιμένα Gatwick (Τμήμα Η).

A. ΚΟΙΤΑΣΜΑΤΙΚΗ ΕΡΕΥΝΑ, ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΠΑΡΑΓΩΓΗ

10. Τα πρώτα στάδια του σχετικού οικονομικού κύκλου περιλαμβάνουν τρία είδη εμπορικής δραστηριότητας: τον εντοπισμό νέων κοιτασμάτων, την ανάπτυξη των κοιτασμάτων αυτών και την εμπορική τους εκμετάλλευση. Ο εντοπισμός νέων κοιτασμάτων αποδίδεται εν γένει με τον όρο «κοιτασματική έρευνα». Η ανάπτυξη συνίσταται στη δημιουργία κατάλληλης υποδομής για μελλοντική έναρξη της παραγωγής (εξέδρες πετρελαίου, δίκτυα αγωγών, τερματικοί σταθμοί, κλπ). Η εκμετάλλευση των κοιτασμάτων καλείται «παραγωγή και πωλήσεις». Προηγούμενες αποφάσεις της Επιτροπής⁶ εστιάζονταν πρωτίστως στις συνέπειες των πράξεων που είχαν κοινοποιηθεί τότε στο τμήμα της αγοράς που αφορά την παραγωγή και τις πωλήσεις.
11. Η κοιτασματική έρευνα και η ανάπτυξη είναι μία χρονοβόρα δραστηριότητα που απαιτεί σημαντικά κεφάλαια και περιλαμβάνει ορισμένα διαδοχικά στάδια. Κατ' αρχήν, μία χώρα που εκτιμά ότι στο έδαφός της ενδέχεται να υπάρχουν κοιτάσματα υδρογονανθράκων (η χώρα αυτή καλείται «χώρα υποδοχής») προκηρύσσει διαγωνισμό για την εκχώρηση αδειών κοιτασματικής έρευνας. Ο τρόπος διεξαγωγής των διαγωνισμών αυτών ποικίλλει. Στις ΗΠΑ, για παράδειγμα, οργανώνονται δημόσιοι πλειστηριασμοί, ενώ σε άλλες περιπτώσεις η χώρα υποδοχής προβαίνει σε προεπιλογή των επιχειρήσεων που θα μετάσχουν στη διαδικασία. Η προεπιλογή μπορεί να στηρίζεται, σε μικρότερο ή μεγαλύτερο βαθμό, στις τεχνικές δυνατότητες, την οικονομική ισχύ ή σε άλλες παραμέτρους (δράση των ομάδων συμφερόντων, πολιτιστικές συγγένειες, κλπ).
12. Συχνά, κάποιες εταιρείες υποβάλλουν προσφορά από κοινού, προκειμένου να επιτύχουν τη διασπορά του κινδύνου ή την αλληλοσυμπλήρωση των τεχνικών τους δυνατοτήτων. Σε ορισμένες περιπτώσεις, η χώρα υποδοχής ενδέχεται να απαιτήσει από κάποιους υποψηφίους να συνεργασθούν μεταξύ τους προκειμένου να λάβουν την άδεια για τη διεξαγωγή κοιτασματικής έρευνας. Η χώρα υποδοχής ενδέχεται επίσης να θέτει ως όρο να παραχωρηθεί στην σχετική εθνική επιχείρηση πετρελαίου ένα μέρος των κοιτασμάτων που ενδεχομένως θα ανακαλυφθούν στον γεωγραφικό τομέα («μπλοκ») που καλύπτει η εκάστοτε άδεια. Πάντοτε, όταν η άδεια παραχωρείται από κοινού σε περισσότερες εταιρείες, ορίζεται μία εταιρεία που θα είναι επιχειρησιακά υπεύθυνη για τις εργασίες στον συγκεκριμένο γεωγραφικό τομέα. Η εταιρεία στην οποία ανατίθεται η επιχειρησιακή ευθύνη έχει ως μέλημα την τεχνική και οικονομική διεύθυνση της κοιτασματικής έρευνας, καθώς και ενδεχομένως των φάσεων του σχεδίου που αφορούν την ανάπτυξη και την παραγωγή. Για τις περισσότερες σημαντικές αποφάσεις απαιτείται ομοφωνία όλων των εταίρων του σχεδίου.
13. Ο συνολικός χρόνος που μεσολαβεί συνήθως από την παραχώρηση της άδειας μέχρι την έναρξη της παραγωγής κυμαίνεται μεταξύ 5 και 15 ετών. Το κόστος ενός σχεδίου κοιτασματικής έρευνας και ανάπτυξης μπορεί να ανέλθει στα 7 δισ. EUR για σχέδια που υλοποιούνται στις λεγόμενες «συνοριακές περιοχές». Το στάδιο της

6. Βλ. απόφαση της Επιτροπής στην υπόθεση IV/M.1200 – Arco/Union Texas, EE C16, 21.1.1999, σ. 8· απόφαση της Επιτροπής στην υπόθεση IV/M.88 – Elf Enterprise, EE C 203, 2.8.1991· και απόφαση της Επιτροπής στην υπόθεση IV/M.85 – Elf Occidental, EE C 160, 20.6.1991.

κοιτασματικής έρευνας και το στάδιο της ανάπτυξης αντιπροσωπεύουν συνήθως το 15% και το 85% αντιστοίχως της συνολικής δαπάνης.

14. Πρέπει να επισημανθεί ακόμη ότι όταν η παραγωγή ξεκινά σε μια καινούργια περιοχή, είναι αναγκαία η ανάπτυξη της κατάλληλης υποδομής. Απαιτείται δηλαδή μεταξύ άλλων η κατασκευή εξεδρών πετρελαίου, δικτύων αγωγών και τερματικών σταθμών. Τα μικρότερα κοιτάσματα, των οποίων η αυτοτελής ανάπτυξη είναι οικονομικά ασύμφορη, μπορούν στη συνέχεια να αξιοποιηθούν με τη χρήση των υποδομών που έχουν ήδη κατασκευασθεί με σκοπό την εκμετάλλευση του μεγαλύτερου κοιτάσματος. Τα μικρότερα αυτά κοιτάσματα αποκαλούνται ενίοτε «δορυφορικά κοιτάσματα». Η κοιτασματική έρευνα στη Βόρεια Θάλασσα πέρασε τις περισσότερες φορές από τα στάδια που περιγράφονται παραπάνω.

ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΑΓΟΡΕΣ ΠΡΟΪΟΝΤΟΣ

15. Υποστηρίζεται συχνά ότι η κοιτασματική έρευνα, η ανάπτυξη, καθώς και η παραγωγή και οι πωλήσεις είναι αλληλένδετες τόσο στενά ώστε να μην είναι δυνατό να οριστεί παρά μόνο μία διακεκριμένη αγορά προϊόντος. Θα μπορούσε ωστόσο να υποστηριχθεί ότι η κοιτασματική έρευνα αποτελεί ξεχωριστή αγορά προϊόντος. Πιο συγκεκριμένα, θα μπορούσε να υποστηριχθεί ότι μία επιχείρηση που ασχολείται με την κοιτασματική έρευνα έχει δύο κατηγορίες πελατών: τη χώρα υποδοχής, έναντι της οποίας αναλαμβάνει κατά κανόνα τη δέσμευση να της εξασφαλίσει τη μελλοντική ροή πόρων σε περίπτωση ανεύρεσης πετρελαίου ή φυσικού αερίου· και τους μεταγενέστερους παραγωγούς και μεταπράτες πετρελαίου και αερίου που θα μπορούσαν να τη διαδεχθούν ή να συμπράξουν στην ανάπτυξη και την παραγωγή. Η μεταβίβαση δικαιωμάτων επί γεωγραφικών τομέων (μπλοκ) αποτελεί διαδεδομένη πρακτική στον συγκεκριμένο κλάδο.
16. Επειδή η σύσταση του υπεδάφους δεν είναι γνωστή κατά τον χρόνο της κοιτασματικής έρευνας, η Επιτροπή θεωρεί ότι δεν δικαιολογείται η διάκριση μεταξύ έρευνας για πετρέλαιο και έρευνας για φυσικό αέριο. Σε ό,τι αφορά τις αγορές προϊόντος που σχετίζονται με την ανάπτυξη, την παραγωγή και τις πωλήσεις, η Επιτροπή έλαβε υπόψη ότι το φυσικό αέριο και το αργό πετρέλαιο έχουν διαφορετικές εφαρμογές και υπόκεινται σε διαφορετική συμπεριφορά όσον αφορά τη διαμόρφωση των τιμών, αλλά και σε περιορισμούς του κόστους. Για τον λόγο αυτό, η Επιτροπή θεώρησε σκόπιμο να κινήσει τη διαδικασία για τον ορισμό μιας σχετικής αγοράς προϊόντος για την ανάπτυξη, την παραγωγή και τις πωλήσεις αργού πετρελαίου και μιας άλλης σχετικής αγοράς προϊόντος για την ανάπτυξη, την παραγωγή και τις πωλήσεις φυσικού αερίου.
17. Τα μέρη έχουν αμφισβητήσει την ύπαρξη αγοράς κοιτασματικής έρευνας, προβάλλοντας το επιχείρημα ότι αυτή είναι τόσο στενά συνδεδεμένη με τα επακόλουθα στάδια της παραγωγικής διαδικασίας, ώστε να μην είναι δυνατό να αποτελέσει πιθανή αγορά προϊόντος. Όπως εξηγείται και στο τμήμα για τις επιπτώσεις της συγκέντρωσης στον ανταγωνισμό, η εκτίμηση των επιπτώσεων της εν κοινοποιηθείσας πράξης στον ανταγωνισμό δεν προϋποθέτει κατ' ανάγκη επακριβή καθορισμό των σχετικών αγορών προϊόντος με κριτήριο τα διάφορα στάδια της κοιτασματικής έρευνας, της ανάπτυξης, της παραγωγής και των πωλήσεων του αργού πετρελαίου και του φυσικού αερίου, αντίστοιχα.

ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

18. Η Επιτροπή εξετάζει κατά πόσον η αγορά κοιτασματολογικής έρευνας είναι παγκόσμιας κλίμακας και συμφωνεί με τα μέρη ότι, από την άποψη της ευρωπαϊκής ζήτησης, οι σχετικές γεωγραφικές αγορές για την κοιτασματολογική έρευνα, την ανάπτυξη, την παραγωγή και τις πωλήσεις αργού πετρελαίου είναι παγκόσμιας κλίμακας, ενώ η αντίστοιχη αγορά φυσικού αερίου περιλαμβάνει πιθανότατα τον ΕΟΧ, την Αλγερία και τη Ρωσία.
19. Η Επιτροπή εξέτασε κατά πόσον ορισμένες μικρότερες γεωγραφικές περιοχές μπορούν να αποτελέσουν σχετικές αγορές. Για λόγους ασφάλειας του εφοδιασμού, ορισμένοι αγοραστές φυσικού αερίου προβαίνουν σε διάκριση κατά τη χάραξη της πολιτικής τους για τον εφοδιασμό ως προς την προέλευση του αερίου στη βάση των διαβλεπόμενων πολιτικών κινδύνων και της επίδρασής τους στην ασφάλεια του εφοδιασμού όσον αφορά το φυσικό αέριο που προέρχεται από τη Ρωσία και την Αλγερία (η Ρωσία καλύπτει το 17% περίπου της συνολικής δυτικοευρωπαϊκής ζήτησης, ενώ το αντίστοιχο ποσοστό για την Αλγερία είναι 12%). Το πλέον χαρακτηριστικό παράδειγμα αυτού είναι η ισπανική νομοθεσία η οποία προβλέπει ότι το μέρος της ζήτησης φυσικού αερίου που καλύπτεται από μία συγκεκριμένη χώρα δεν μπορεί να υπερβαίνει το 60% της συνολικής ζήτησης. Εντούτοις, είναι απίθανο οιαδήποτε αύξηση της τιμής του φυσικού αερίου που παράγεται στον ΕΟΧ να μην εξουδετερωθεί από μικρή αύξηση του μεριδίου φυσικού αερίου που προέρχεται από τη Ρωσία και την Αλγερία. Εν πάση περιπτώσει, το θέμα του ακριβούς ορισμού της σχετικής γεωγραφικής αγοράς μπορεί να παραμείνει ανοικτό, δεδομένου ότι δεν επηρεάζει το συμπέρασμα για την εκτίμηση του ανταγωνισμού.

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΟΥΜΕΝΕΣ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ

20. Εκ παραδόσεως, οι επιχειρήσεις που ασχολούνται με την κοιτασματολογική έρευνα, την ανάπτυξη και με την παραγωγή και τις πωλήσεις κατατάσσονται σε τρεις κατηγορίες καθεμιά από τις οποίες έχει διαφορετικά χαρακτηριστικά, στρατηγικούς στόχους και μελλοντικές δυνατότητες κοιτασματολογικής έρευνας και ανάπτυξης. Οι κατηγορίες αυτές είναι οι εξής: (i) κρατικές εταιρείες παραγωγής (κυρίως χωρών του ΟΠΕΚ και ορισμένες εταιρείες που εδρεύουν σε χώρες του ΟΟΣΑ, όπως η Statoil)· (ii) οι μεγάλες εταιρείες ("majors"), δηλαδή εταιρείες πετρελαιοειδών με ολοκληρωμένη κάθετη διάρθρωση οι οποίες αναπτύσσουν διεθνείς δραστηριότητες· και (iii) ένα πλήθος εταιρειών πετρελαιοειδών πολύ μικρότερου μεγέθους οι περισσότερες των οποίων δεν έχουν ολοκληρωμένη διάρθρωση, δραστηριοποιούνται στα πρώτα στάδια του οικονομικού κύκλου και ασχολούνται με την κοιτασματολογική έρευνα ή/και την παραγωγή.
21. Οι σχετικές με τον ανταγωνισμό ανησυχίες που διατύπωσε η Επιτροπή οφείλονται κυρίως στο γεγονός ότι η κοινοποιηθείσα πράξη, σε συνδυασμό με την άλλη συγκέντρωση που έχουν κοινοποιήσει οι BP, Amoco και Arco, θα οδηγήσει στη δημιουργία μιας ξεχωριστής (τέταρτης) κατηγορίας δραστηριοποιούμενων στην αγορά επιχειρήσεων οι οποίες ενδέχεται να κυριαρχήσουν στις δραστηριότητες κοιτασματολογικής έρευνας και ανάπτυξης. Θα σχηματισθεί δηλαδή μια ομάδα «κολοσσών» αποτελούμενη από τις εταιρείες Exxon Mobil, BP Amoco ARCO και Shell.

Η ΘΕΣΗ ΤΩΝ ΜΕΡΩΝ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ

Κοιτασματική έρευνα

22. Δεν υπάρχει κάποιος ευρέως διαθέσιμος ή αποδεκτός δείκτης για τον υπολογισμό της ισχύος των διαφόρων εταιρειών στην αγορά κοιτασματικής έρευνας. Η μέτρηση της ισχύος μιας εταιρείας στην υπόψη αγορά μπορεί να γίνει βάσει διαφόρων κριτηρίων, όπως ο αριθμός γεωγραφικών τομέων για τους οποίους έχει ληφθεί άδεια, ο αριθμός γεωγραφικών τομέων για τους οποίους η εταιρεία έχει την επιχειρησιακή ευθύνη, η καθαρή στρεμματική επιφάνεια, η συνολική στρεμματική επιφάνεια υπό επιχειρησιακή ευθύνη, το ύψος της κεφαλαιουχικής δαπάνης για κοιτασματική έρευνα, κλπ. Γίνεται ευρέως δεκτό ότι οι έμμεσοι δείκτες οι οποίοι στηρίζονται στον αριθμό των γεωγραφικών τομέων ή στη στρεμματική επιφάνεια δεν είναι αξιόπιστοι, διότι καλύπτουν ένα φάσμα περιπτώσεων με μεγάλες ανομοιότητες μεταξύ τους.
23. Με βάση την κεφαλαιουχική δαπάνη, οι Exxon-Mobil, BP Amoco-ARCO και Shell αντιπροσωπεύουν από κοινού, με ισοδύναμη περίπου συμμετοχή, ποσοστό από 30% έως 40% της συνολικής κεφαλαιουχικής δαπάνης που είχε προγραμματισθεί για το 1999 για κοιτασματική έρευνα, ανάπτυξη και παραγωγή. Η επόμενη μεγαλύτερη δραστηριοποιούμενη στην αγορά επιχείρηση αντιπροσωπεύει το ένα τρίτο του μέσου μεγέθους των εν λόγω τριών μεγάλων επιχειρήσεων.
24. Τα μέρη αμφισβητούν την ορθότητα της συγκεκριμένης μεθόδου υπολογισμού της ισχύος στην αγορά, για τους ακόλουθους λόγους. Πρώτον, η κεφαλαιουχική δαπάνη ποικίλλει ανάλογα με τον τόπο διεξαγωγής της κοιτασματικής έρευνας. Το στοιχείο αυτό έχει ως συνέπεια να υποτιμάται το μερίδιο αγοράς των εθνικών εταιρειών πετρελαιοειδών σε περιοχές της ζώνης του ΟΠΕΚ όπου το κόστος είναι χαμηλό. Δεύτερον, η κεφαλαιουχική δαπάνη συχνά δεν αντικατοπτρίζει το πραγματικό μερίδιο κυριότητας επί της άδειας ή της παραγωγής. Τούτο οφείλεται στο γεγονός ότι οι κρατικές εταιρείες συχνά πληρώνουν για ένα μερίδιο το οποίο είναι δυσανάλογα μικρό σε σύγκριση με τη συμμετοχή τους στην άδεια ή σε σύγκριση με το τμήμα της παραγωγής αργού πετρελαίου που δικαιούνται. Τρίτον, η κεφαλαιουχική δαπάνη περιλαμβάνει συχνά και ορισμένες δαπάνες για επενδύσεις, π.χ. για υγροποίηση φυσικού αερίου και συναφείς υποδομές, δεν αντικατοπτρίζει δηλαδή μόνο τα ποσά που επενδύονται αποκλειστικά για κοιτασματική έρευνα.
25. Ένας άλλος πιθανός τρόπος μέτρησης της ισχύος στην αγορά είναι ο υπολογισμός του ποσοστού που αντιπροσωπεύει η προβλεπόμενη παραγωγή των εταιρειών αυτών (λαμβάνοντας υπόψη ότι η τρέχουσα κοιτασματική έρευνα και η εξαγορά δικαιωμάτων τρίτων θέτουν τις βάσεις για μελλοντική παραγωγή). Με βάση τη διεξαχθείσα έρευνα αγοράς, το άθροισμα των μεριδίων αγοράς των τριών «κολοσσών» που ασχολούνται με την εκτός ΟΠΕΚ παραγωγή θα κυμαίνεται, σε 10 περίπου έτη από σήμερα, και πάλι σε ποσοστό από 30% μέχρι 40%.

Παραγωγή και πωλήσεις

26. Για το 1998, το από κοινού μερίδιο των Exxon και Mobil στην παγκόσμια παραγωγή αργού πετρελαίου υπολογίζεται σε [0-10]%, ενώ το μερίδιό τους στην ευρωπαϊκή παραγωγή φυσικού αερίου την ίδια χρονιά σε [0-20]%. Τα αντίστοιχα ποσοστά είναι 3,7% και 8,4%, για την BP Amoco-Arco, και 3,3% και 13,9% για τη Shell. Τα παραπάνω μεγέθη δεν έχουν μεταβληθεί σημαντικά με την πάροδο των ετών. Οι τρεις «κολοσσοί» αντιπροσωπεύουν το [30-40]*% σχεδόν της συνολικής παραγωγής

φυσικού αερίου στον ΕΟΧ. Παρόλα αυτά, οι τρεις «κολοσσοί» αντιπροσωπεύουν λιγότερο από το [20-30]% του φυσικού αερίου που καταναλώνεται στον ΕΟΧ.

27. Παράγοντες του κλάδου συχνά αναφέρουν τα αποδεδειγμένα αποθέματα ως στοιχείο ενδεικτικό για την ισχύ των διαφόρων επιχειρήσεων στην αγορά. Με βάση το στοιχείο αυτό, τα μέρη κατέχουν [0-10]% και [10-20]% περίπου των παγκόσμιων αποδεδειγμένων αποθεμάτων αργού πετρελαίου και των πανευρωπαϊκών αποδεδειγμένων αποθεμάτων φυσικού αερίου, αντιστοίχως. Ωστόσο, μπορεί να υποστηριχθεί ότι τα αποδεδειγμένα αποθέματα δεν αποτελούν σημαντικό δείκτη των μελλοντικών αποθεμάτων παραγωγής. Πράγματι, τα αποδεδειγμένα αποθέματα τα οποία δηλώνουν οι διάφορες εταιρείες πετρελαιοειδών χρησιμεύουν απλώς για τον προσδιορισμό των διαθέσιμων ποσοτήτων και, όπως κάθε ιδιωτική εταιρεία, οι ιδιωτικές εταιρείες πετρελαιοειδών πρέπει να περιορίσουν κατά το δυνατόν τις ποσότητες που διαθέτουν. Μέσω των αποδεδειγμένων αποθεμάτων, μία εταιρεία δείχνει κατά πόσον είναι (ή δεν είναι) σε θέση να αντικαταστήσει την προβλεπόμενη εξάντληση των υφιστάμενων κοιτασμάτων πετρελαίου και τοιουτοτρόπως να παραμείνει μία βιώσιμη δραστηριοποιούμενη στην αγορά επιχείρηση. Ωστόσο, οι εθνικές εταιρείες πετρελαιοειδών δεν χρειάζεται να δικαιολογούν περαιτέρω επενδύσεις κοιτασματολογικής έρευνας και ανάπτυξης στους μετόχους τους εφόσον επωφελούνται από τα εθνικά αποθέματα που συνήθως υπερβαίνουν σημαντικά τις ανάγκες τους. Ως εκ τούτου, ο εν λόγω δείκτης συνεπάγεται ανοδική απόκλιση υπέρ των εθνικών εταιρειών.
28. Σήμερα αλλά και για το ορατό μέλλον, οι παραγωγοί του ΟΠΕΚ διαθέτουν από κοινού μεγάλη ισχύ στην αγορά όσον αφορά την παραγωγή αργού πετρελαίου. Ελέγχουν σημαντικό τμήμα της παραγωγής και των αποδεδειγμένων αποθεμάτων (περίπου 40% και 75% αντιστοίχως· τα αποθέματα της Σαουδικής Αραβίας αντιστοιχούν στο ένα τρίτο και πλέον των αποθεμάτων του ΟΠΕΚ). Κατά το παρελθόν, ο ΟΠΕΚ κατάφερε σε αρκετές περιπτώσεις να επηρεάσει τις τιμές αργού πετρελαίου μέχρι ένα ορισμένο σημείο⁷.
29. Η Gazprom (17%) και η Sonatrach (11%), δηλαδή οι εθνικές εταιρείες εφοδιασμού της Ρωσίας και της Αλγερίας, αντιπροσωπεύουν το 30% περίπου των πωλήσεων φυσικού αερίου στον ΕΟΧ, ενώ τα αποθέματά τους ισοδυναμούν με το 88% (81,5% για την Gazprom) των συνολικών αποδεδειγμένων αποθεμάτων που μπορούν να πωληθούν στον ΕΟΧ.

ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗΣ ΣΤΟΝ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟ

30. Η Επιτροπή διατύπωσε τις ακόλουθες σοβαρές επιφυλάξεις σχετικά με τις επιπτώσεις που θα μπορούσαν να υπάρξουν για τον ανταγωνισμό στις αγορές κοιτασματολογικής έρευνας, ανάπτυξης, παραγωγής και πωλήσεων αργού πετρελαίου και φυσικού αερίου. Η κοινοποιηθείσα εξαγορά, σε συνδυασμό με τη συγκέντρωση BP Amoco Arco, είναι πιθανό να οδηγήσει στη δημιουργία μιας τέταρτης κατηγορίας ανταγωνιστών στον κλάδο, η οποία θα απαρτίζεται από τις Exxon Mobil, BP Amoco Arco και Shell. Όποια παράμετρος κι αν ληφθεί υπόψη (συνολική αξία του εκδοθέντος μετοχικού κεφαλαίου, παραγωγή πετρελαίου και φυσικού αερίου,

7. Οι τιμές στις αγορές εμπορίας αργού πετρελαίου επηρεάζονται σε μεγάλο βαθμό και από απλές ανακοινώσεις μετά από τις συνεδριάσεις των μελών του ΟΠΕΚ.

αποδεδειγμένα αποθέματα, κλπ), ήδη σήμερα υπάρχει μεγάλη απόσταση μεταξύ των τριών αυτών «κολοσσών» και των υπολοίπων μεγάλων εταιρειών.

31. Εξετάστηκε κατά πόσον οι τρεις «κολοσσοί» θα μπορούσαν να περιέλθουν μελλοντικώς σε πλεονεκτική θέση για τον εντοπισμό και την ανάπτυξη νέων σημαντικών αποθεμάτων σε σύγκριση με τις υπόλοιπες δραστηριοποιούμενες στην αγορά επιχειρήσεις. Κάτι τέτοιο θα μπορούσε να συμβεί λόγω της αυξημένης χρηματοοικονομικής τους ισχύος, η οποία θα τους επέτρεπε να αναλαμβάνουν κινδύνους μεγαλύτερης κλίμακας. Αντιθέτως, οι υπόλοιποι ανταγωνιστές θα πρέπει να επιλέγουν πάρα πολύ προσεκτικά τους τομείς στους οποίους θα δραστηριοποιηθούν. Λόγω της δυσκολότερης πρόσβασης σε κεφάλαια και της μειωμένης ικανότητας διασποράς των κινδύνων, οι μικρότερες εταιρείες, αν επιθυμούν να εξακολουθήσουν να αναπτύσσουν σημαντικά κοιτάσματα, θα είναι αναγκασμένες να συνεργάζονται με τους «κολοσσούς» ως ήσσονος μεγέθους εταίροι, προκειμένου να επωφεληθούν από τον συνδυασμό των πόρων που έχουν στη διάθεσή τους. Η μοναδική εναλλακτική δυνατότητα για τις μικρότερες εταιρείες θα είναι να στρέψουν το ενδιαφέρον τους σε εξειδικευμένα τμήματα της αγοράς, με έμφαση στην κοιτασματοκή έρευνα. Με τον τρόπο αυτό όμως ενδέχεται να αποκτήσουν οι «κολοσσοί» τον έλεγχο επί της πρόσβασης των υπολοίπων επιχειρήσεων κοιτασματοκής έρευνας στις νέες «συνοριακές» περιοχές, αρχικά κατά τον χρόνο εκχώρησης των πρώτων αδειών και στη συνέχεια σε σχέση άλλους, περιμετρικά ευρισκόμενους γεωγραφικούς τομείς, δεδομένου ότι οι «κολοσσοί» θα έχουν ήδη κατασκευάσει την αναγκαία υποδομή.
32. Το χρονικό διάστημα που παρέρχεται συνήθως από τα πρώτα στάδια της κοιτασματοκής έρευνας μέχρι την έναρξη της παραγωγής κυμαίνεται μεταξύ 5 και 15 ετών. Για τον λόγο αυτό, βάσει του συγκεκριμένου σεναρίου δεν αποκλείεται σε μία περίπου δεκαετία οι «κολοσσοί» να ελέγχουν σε σημαντικό βαθμό τα νέα κοιτάσματα και την παραγωγή εκτός ΟΠΕΚ.
33. Μία τέτοια εξέλιξη θα μπορούσε να επηρεάσει τις αγορές παραγωγής και πωλήσεων με τον ακόλουθο τρόπο: Θα αμβλυνθούν οι ανταγωνιστικές πιέσεις οι οποίες περιορίζουν την ικανότητα του ΟΠΕΚ να δρα ως καρτέλ. Τα συμφέροντα των τριών συγκεκριμένων εταιρειών θα συμπίπτουν με εκείνα του ΟΠΕΚ, με αποτέλεσμα να είναι πιθανή η ευθυγράμμιση της συμπεριφοράς τους με τις αποφάσεις του ΟΠΕΚ. Θα μπορούν δηλαδή να μειώνουν μέχρι ενός σημείου την παραγωγή χωρίς να φοβούνται την εκμετάλλευση της κίνησης αυτής από άλλες επιχειρήσεις. Με τον τρόπο αυτό θα ενισχυθεί η δεσπόζουσα θέση του ΟΠΕΚ στην αγορά αργού πετρελαίου μέσω της δημιουργίας ολιγοπωλιακής διάρθρωσης στην οποία θα συμμετέχουν τόσο ο ΟΠΕΚ όσο και οι τρεις «κολοσσοί», δημιουργώντας τοιουτοτρόπως κίνητρα για ευθυγράμμιση της συμπεριφοράς τους με τις εμπορικές στρατηγικές του ΟΠΕΚ. Ο ΟΠΕΚ θα μπορεί τότε να αυξάνει και να διατηρεί τις τιμές στο ανώτατο όριο πάνω από το οποίο κρίνεται επιχειρηματικώς ενδιαφέρουσα η διεξαγωγή νέων κοιτασματοκών ερευνών.
34. Βάσει των προαναφερομένων, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η πράξη δημιουργούσε σοβαρές αμφιβολίες γύρω ως προς το συμβιβάσιμο με την κοινή αγορά και με την εφαρμογή της συμφωνίας για τον ΕΟΧ. Οι αμφιβολίες αυτές έρχονταν περαιτέρω διερεύνησης στο πλαίσιο διεξοδικής έρευνας.

35. Τα μέρη αμφισβήτησαν τις σοβαρές επιφυλάξεις της Επιτροπής, προβάλλοντας δύο κυρίως επιχειρήματα. Πρώτον, οι «κολοσσοί» θα εξακολουθήσουν να δέχονται ανταγωνιστικές πιέσεις από τις μικρότερες εταιρείες πετρελαιοειδών. Δεύτερον, οι χώρες υποδοχής ελέγχουν την παραγωγή πετρελαίου και φυσικού αερίου και, εν πάση περιπτώσει, δεν θα είχαν κανένα συμφέρον να αφήσουν τις εταιρείες πετρελαιοειδών να περιστείλουν την παραγωγή.
36. Η έρευνα αγοράς επιβεβαίωσε ότι οι μικρές επιχειρήσεις κοιτασματικής έρευνας δεν φαίνεται να πιστεύουν ότι η εμφάνιση μιας νέας τάξης «κολοσσών» θα απειλούσε τη θέση τους. Λόγω διαφορετικού μεγέθους, οι μικρότερες εταιρείες δεν θα ανταγωνίζονται τους «κολοσσούς» για τα ίδια δικαιώματα διεξαγωγής κοιτασματικής έρευνας, ούτε θα εξαρτώνται από τις μεγαλύτερες εταιρείες κοιτασματικής έρευνας για την πώληση του πετρελαίου που παράγουν. Πέραν αυτού, πιθανολογείται ότι μεγάλες εταιρείες όπως οι Chevron, Texaco, Elf και Total, θα διατηρήσουν στον ίδιο βαθμό την ικανότητά τους να διεξάγουν έρευνες και να αναπτύσσουν κοιτάσματα σε οποιοδήποτε μέρος του κόσμου. Τα μέρη έχουν επικαλεσθεί πολυάριθμα παραδείγματα συμμετοχής μεγάλων εταιρειών σε υπό υλοποίηση σχέδια σε ολόκληρο τον κόσμο.
37. Δεύτερον, η έρευνα αγοράς επιβεβαίωσε ότι οι συνήθεις συμβάσεις για την εκχώρηση άδειας οι οποίες συνάπτονται μεταξύ κυβερνήσεων και εταιρειών που ασχολούνται με την κοιτασματική έρευνα ή την παραγωγή απαγορεύουν στις εταιρείες αυτές να περιορίζουν την παραγωγή τους (μία τέτοια απόφαση αφήνεται στη διακριτική ευχέρεια της εκάστοτε κυβέρνησης).
38. Σε ό,τι αφορά το φυσικό αέριο, είναι απίθανο τα μέρη, από κοινού με τους υπόλοιπους «κολοσσούς», να καταφέρουν να θέσουν υπό τον έλεγχό τους την παραγωγή στον ΕΟΧ. Κατ' επέκταση, είναι απίθανο να υπάρξουν συνέπειες για τον ανταγωνισμό. Ακόμη και αν γινόταν δεκτή η ύπαρξη μιας τέτοιας αγοράς (λόγω της αντίληψης που υπάρχει για τους πολιτικούς κινδύνους που είναι συνυφασμένοι με την παραγωγή φυσικού αερίου στη Ρωσία και την Αλγερία), δεν είναι δυνατό να τεθεί θέμα συλλογικής κυριαρχίας των «κολοσσών», και τούτο λόγω της ισχυρής θέσης του νορβηγικού φυσικού αερίου που διατίθεται από ανταγωνιστές. Επιπλέον, οι παραγωγοί φυσικού αερίου καλούνται να αντεπεξέλθουν σε ζήτηση η οποία χαρακτηρίζεται από υψηλή συγκέντρωση και ελέγχεται από τις εθνικές εταιρείες διανομής μεγάλων ποσοτήτων φυσικού αερίου όπως η SNAM (Ιταλία) και η Transgas (Πορτογαλία).
39. Συνεπώς, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι η υπό εξέταση συγκέντρωση δεν οδηγεί στη δημιουργία ή την ενίσχυση δεσπόζουσας θέσης στις αγορές κοιτασματικής έρευνας, ανάπτυξης, παραγωγής και πωλήσεων αργού πετρελαίου και φυσικού αερίου.

B. ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ ΥΓΡΟΠΟΙΗΣΗΣ ΦΥΣΙΚΟΥ ΑΕΡΙΟΥ

40. Η Επιτροπή στην απόφαση που εξέδωσε βάσει του άρθρου 6 παράγραφος 1 στοιχείο γ) διατύπωνε σοβαρές επιφυλάξεις ότι η κοινοποιηθείσα πράξη δημιουργεί δεσπύζουσα θέση στην αγορά όσον αφορά την τεχνολογία υγροποίησης φυσικού αερίου.
41. Η τεχνολογία υγροποίησης φυσικού αερίου (GTL) είναι μία μέθοδος μετατροπής του φυσικού αερίου σε κατεργασμένα καύσιμα. Η τεχνολογία GTL επιτρέπει τη μετατροπή του φυσικού αερίου σε υγρή μορφή στον τόπο κοιτασματικής έρευνας και παραγωγής και, τοιουτοτρόπως, διευκολύνει την εμπορική ανάπτυξη αποθεμάτων φυσικού αερίου και τη μεταφορά φυσικού αερίου από απομακρυσμένες τοποθεσίες που δεν είναι προσιτές με αγωγούς. Επιπλέον, έχει το πλεονέκτημα να παράγει προϊόντα υψηλής καθαρότητας.
42. Προς το παρόν, οι μέθοδοι GTL δεν μπορούν να παράγουν οικονομικά προϊόντα υποκατάστασης για συμβατικά κατεργασμένα προϊόντα. Η ζήτηση προϊόντων GTL αναμένεται να προέλθει κατ' αρχήν από τους κλάδους των λιπαντικών και των πετροχημικών προϊόντων, λόγω της υψηλής καθαρότητας και μοριακής διάταξης της πρώτης ύλης προς επεξεργασία που δημιουργεί η τεχνολογία GTL. Η επακόλουθη ζήτηση μπορεί να περιλαμβάνει τα άλλα πετρελαιοειδή.
43. Προς το παρόν, υπάρχουν δύο διαδικασίες GRL, δηλαδή Fischer-Tropsch ("F-T") και μεθανόλη, ή η μέθοδος μεθανόλης-πετρελαϊκού αιθέρα ("MTG") που έχουν αναπτύξει αντίστοιχα η Exxon και η Mobil. Οι πληροφορίες που συγκεντρώθηκαν στην αγορά έδειξαν ότι η Exxon έχει αναπτύξει το μεγαλύτερο φάκελο διπλωμάτων ευρεσιτεχνίας σχετικά με τη μέθοδο F-T και κατέχει ξένα και αμερικανικά διπλώματα ευρεσιτεχνίας που αφορούν κυρίως κάθε σημαντικό στάδιο της διαδικασίας. Βιομηχανικές πηγές ανέφεραν ότι [...]*
44. Άλλες εταιρείες πετρελαιοειδών και φυσικού αερίου έχουν περιορισμένες θέσεις σχετικά με διπλώματα ευρεσιτεχνίας όσον αφορά εκάστη των προαναφερομένων, ή και αμφότερες, μεθόδων. Όμως, καμία από αυτές τις εταιρείες δεν είναι σε θέση να καλύπτει όλα τα βασικά στάδια αμφότερων των διαδικασιών.
45. Οι θέσεις σχετικά με διπλώματα ευρεσιτεχνίας της Exxon και Mobil αντιπροσωπεύουν σήμερα εναλλακτικές, καίτοι όχι δυνάμενες να υποκατασταθούν, θέσεις. Μετά τη συγκέντρωση, η ισχυρή θέση των μερών όσον αφορά τα διπλώματα ευρεσιτεχνίας θα δημιουργήσει αντικίνητρα σε πιθανούς νεοεισερχόμενους. Τέλος, οι σημαντικοί οικονομικοί πόροι που είναι αναγκαίοι για την ύπαρξη ανταγωνισμού στη GTL (για παράδειγμα: σήμερα η κατασκευή εγκατάστασης F-T κυμαίνεται [μεταξύ 1 και 3 δισ. δολ. ΗΠΑ]) θα αποτρέψουν τόσο την επέκταση από κυριαρχούσες στην αγορά επιχειρήσεις όσο και την είσοδο δυνητικών ανταγωνιστών.
46. Απαντώντας στις σοβαρές επιφυλάξεις της Επιτροπής, τα μέρη εξήγησαν ότι η τεχνολογία GTL δεν αποτελεί μία αγορά καθαυτή και ότι οι ποσότητες πετρελαιοειδών που θα μπορούσαν να παραχθούν από την εν λόγω τεχνολογία κατά την προσεχή δεκαετία είναι ασήμαντες σε σύγκριση με τις παραγόμενες μέσω της παραδοσιακής μεθόδου διύλισης. Επιπλέον, άλλες επιχειρήσεις μπορούν να

κατέχουν επαρκείς φακέλους διπλωμάτων ευρεσιτεχνιών που θα τους επιτρέπουν να αναπτύξουν αυτή την τεχνολογία.

47. Η Επιτροπή συμφωνεί με τα μέρη ότι η κοινοποιηθείσα συγκέντρωση, ακόμα και αν υποθεθεί ότι τα μέρη κατέχουν σημαντικό φάκελο διπλωμάτων ευρεσιτεχνίας GTL, δεν συνεπάγεται τη δημιουργία δεσπόζουσας θέσης δεδομένου του αμελητέου αντίκτυπου που θα είχε στις αγορές πετρελαιοειδών.

Γ. ΦΥΣΙΚΟ ΑΕΡΙΟ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Περιγραφή της «στήλης φυσικού αερίου»

48. Το φυσικό αέριο που εξέρχεται από το φρέαρ περιέχει στοιχεία που πρέπει να απομακρυνθούν προτού το αέριο καταστεί "αέριο ποιότητας αγωγού", αποτελούμενο σχεδόν εξ ολοκλήρου από μεθάνιο και αιθάνιο και το οποίο μπορεί να διοχετευτεί στους αγωγούς διανομής υψηλής πίεσης. Το αέριο αυτό πωλείται στις εταιρείες διανομής μεγάλων ποσοτήτων που, με τη σειρά τους, το πωλούν στους τελικούς καταναλωτές.
49. Υπάρχουν δύο επίπεδα εταιρειών διανομής μεγάλων ποσοτήτων φυσικού αερίου. Υπάρχουν οι λεγόμενες εταιρείες διανομής μεγάλων ποσοτήτων σε μεγάλες αποστάσεις και οι λεγόμενες εταιρείες διανομής μεγάλων ποσοτήτων σε μικρές αποστάσεις. Οι εταιρείες διανομής μεγάλων ποσοτήτων σε μεγάλες αποστάσεις αγοράζουν φυσικό αέριο από παραγωγούς φυσικού αερίου και το μεταφέρουν σε μακρές αποστάσεις μέσω αγωγών υψηλής πίεσης. Στη συνέχεια είτε πωλούν σε άλλες εταιρείες διανομής μεγάλων ποσοτήτων, περισσότερο τοπικού χαρακτήρα, συγκεκριμένα στις εταιρείες διανομής μεγάλων ποσοτήτων σε μικρές αποστάσεις, είτε απευθείας σε τελικούς πελάτες είτε παρέχουν υπηρεσίες διεθνούς διαμετακόμισης σε μεγάλες αποστάσεις σε άλλες εταιρείες διανομής μεγάλων ποσοτήτων σε μεγάλες αποστάσεις που είναι εγκατεστημένες σε άλλες χώρες.
50. Εκτός από τον εφοδιασμό με φυσικό αέριο, οι υπηρεσίες που προσφέρονται στους τελικούς πελάτες περιλαμβάνουν:
 - Την παροχή απόκλισης ("swing"): η κατανάλωση φυσικού αερίου δεν είναι ομοιόμορφα κατανεμημένη καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Αυτό έχει ιδιαίτερη σημασία για τις Τοπικές Εταιρείες Διανομής (ΤΕΔ) που εφοδιάζουν μέσω του δικτύου τους αγωγών χαμηλής πίεσης τα νοικοκυριά που χρειάζονται, για σκοπούς θέρμανσης, μεγαλύτερη ποσότητα αερίου τους χειμερινούς απ' ό,τι τους θερινούς μήνες. Ένα βασικό στοιχείο για την παροχή απόκλισης είναι η πρόσβαση στην αποθήκευση, κυρίως υπό μορφή Υπόγειων Εγκαταστάσεων Αποθήκευσης.
 - Την παροχή άλλων υπηρεσιών όπως ο έλεγχος της ποιότητας (που εξασφαλίζει ότι το παρεχόμενο φυσικό αέριο πληροί τις συμφωνηθείσες προδιαγραφές), η ισοστάθμιση (που εξασφαλίζει ότι η εισροή φυσικού στους αγωγούς είναι σύμφωνη με την απαιτούμενη εκροή), η εφεδρική υποστήριξη (συμφωνίες με άλλες εταιρείες διανομής μεγάλων ποσοτήτων ή/και παραγωγούς που αλληλοσυνδέονται με το ιδιόκτητο δίκτυο αγωγών βάσει των οποίων διασφαλίζεται ο εφοδιασμός σε περίπτωση που ο εφοδιασμός από τον ιδιοκτήτη δεν επαρκεί) και η μέτρηση της κατανάλωσης.
51. Οι **τελικοί πελάτες** συγκεντρώνονται σε τρεις κατηγορίες: σταθμοί παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας, (σε σταθερή ή περιστασιακή βάση), βιομηχανικοί πελάτες και ΤΕΔ. Οι εν λόγω πελάτες παρουσιάζουν τις ακόλουθες διαφορές:
52. Υπάρχουν *σημαντικές διαφορές τιμών* μεταξύ των διαφόρων κατηγοριών πελατών, ακόμη και αν οι ποσότητες φυσικού αερίου που ζητούν είναι οι ίδιες. Αυτό οφείλεται

στο γεγονός ότι οι τιμές βασίζονται εκ παραδόσεως στην αξία της εναλλακτικής πηγής ενέργειας του καταναλωτή ("Anlegbarkeitsprinzip"). Σχετίζεται δε με την εναλλακτική πηγή ενέργειας προς την οποία μπορεί να μεταστραφεί ο πελάτης: πετρέλαιο θέρμανσης για τα νοικοκυριά, βαρέα καύσιμα για τους βιομηχανικούς χρήστες και, σε κάποιο βαθμό, πυρηνική ενέργεια ή άνθρακας για επιχειρήσεις παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας.

53. Υπάρχουν επίσης *ποιοτικές διαφορές* κατά την εξέταση του εφοδιασμού των διαφόρων κατηγοριών πελατών. Εν προκειμένω, γίνεται αναφορά στην απαίτηση "απόκλισης" όσον αφορά τον εφοδιασμό ΤΕΔ και στη διαφορά μεταξύ σταθερών (που ο εφοδιασμός τους σε φυσικό αέριο δεν μπορεί να διακοπεί) και περιστασιακών βιομηχανικών πελατών. Οι πτυχές αυτές έχουν επίσης αντίκτυπο στην τιμή.
54. Η τελευταία διαφορά είναι το *νομικό πλαίσιο που προκύπτει από την οδηγία 98/30/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁸ (στο εξής «η κοινοτική οδηγία εφαρμογής»)* και τα εθνικά μέτρα εφαρμογής (ελευθέρωση). Η κοινοτική οδηγία για το φυσικό αέριο απαιτεί από τα κράτη μέλη να ανοίξουν τις αγορές τους πριν από τις 10 Αυγούστου 2000 έτσι ώστε μέχρι τότε οι λειτουργούντες με φυσικό αέριο σταθμοί παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας, ανεξαρτήτως του ετήσιου επιπέδου κατανάλωσής τους, και οι τελικοί καταναλωτές άνω των 25 εκατ. κυβικών μέτρων ("MCM") ανά έτος και θέση κατανάλωσης, να μπορούν να διαπραγματεύονται συμβάσεις εφοδιασμού σε φυσικό αέριο (οι λεγόμενοι "επιλέξιμοι πελάτες"). Το συνολικό άνοιγμα της αγοράς πρέπει να είναι τουλάχιστον 20%, αυξανόμενο σε 28% το 2005 και 33% το 2010. Το όριο για επιλέξιμους πελάτες θα μειωθεί σε 15 MCM το 2005 και σε 5 MCM το 2010.
55. Για την οργάνωση της πρόσβασης στο σύστημα, τα κράτη μέλη μπορούν να επιλέξουν μεταξύ δύο διαδικασιών που πρέπει να λειτουργούν σύμφωνα με αντικειμενικά, διαφανή και αμερόληπτα κριτήρια. Η πρώτη διαδικασία αφορά τη "διαπραγματεύσιμη πρόσβαση" μέσω της οποίας επιχειρήσεις φυσικού αερίου και επιλέξιμοι πελάτες διαπραγματεύονται εθελοντικές εμπορικές συμφωνίες και οι οικείες επιχειρήσεις φυσικού αερίου οφείλουν να δημοσιεύσουν τους όρους χρήσης του συστήματός τους πριν τις 10/08/2001 και κατόπιν σε ετήσια βάση. Η δεύτερη διαδικασία είναι η "ελεγχόμενη πρόσβαση" μέσω της οποίας επιχειρήσεις φυσικού αερίου πρέπει να παρέχουν πρόσβαση βάσει δημοσιευμένων τιμολογίων που καθορίζονται από την αρμόδια αρχή του κράτους μέλους.
56. Η οδηγία προβλέπει διαδικασία σημαντικής παρέκκλισης από τους όρους μέσω της οποίας η Επιτροπή μπορεί να δεχτεί, υπό ορισμένες προϋποθέσεις, ότι οι επιχειρήσεις φυσικού αερίου μπορούν να αρνηθούν την πρόσβαση εάν αυτή προκαλούσε σοβαρές χρηματοοικονομικές δυσχέρειες λόγω δεσμεύσεων μακροπρόθεσμου εφοδιασμού ("take or pay") που έχουν γίνει δεκτές σε μία ή περισσότερες συμβάσεις αγοράς φυσικού αερίου.
57. Στις *Κάτω Χώρες*, η προσφάτως εισαχθείσα πρόταση για μια νέα νομοθεσία για το φυσικό αέριο υπερβαίνει σε μεγάλο βαθμό τις ελάχιστες απαιτήσεις της οδηγίας για το φυσικό αέριο. Καταναλωτές με ετήσια κατανάλωση της τάξης των 10 MCM (που ανέρχεται στο 44% της συνολικής ετήσιας κατανάλωσης των Κάτω Χωρών)

8. EE L 204, 21.7.1998, σ.1.

μπορούν ήδη να αγοράζουν φυσικό αέριο. Από τον Ιανουάριο του 2002, μπορούν και πελάτες με ετήσια κατανάλωση 170.000 κ.μ. - 10 MCM. Από τον Ιανουάριο του 2007 όλοι οι καταναλωτές (συμπεριλαμβανομένων των νοικοκυριών) θα είναι σε θέση να εφοδιάζονται απεριορίστως με φυσικό αέριο. Δεν υπάρχει ειδικό καθεστώς για επιχειρήσεις παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας. Οι Κάτω Χώρες επέλεξαν τη "διαπραγματεύσιμη πρόσβαση" και η Gasunie δημοσίευσε, τον Αύγουστο του 1998, τα τιμολόγια της για πρόσβαση τρίτων.

58. Στη *Γερμανία*, οι εταιρείες διανομής μεγάλων ποσοτήτων είχαν εκ παραδόσεως περιφερειακά μονοπώλια και είχαν συνάψει περιφερειακές συμφωνίες οροθέτησης, δηλ. συμφωνίες με τις οποίες εταιρείες διανομής μεγάλων ποσοτήτων συμφωνούσαν να μην αναλαμβάνουν τη διανομή μεγάλων ποσοτήτων σε περιοχή που έχει καθοριστεί για άλλη εταιρεία. Αυτό απαγορεύθηκε στις 29 Απριλίου 1998, ημερομηνία έναρξης ισχύος του διατάγματος για τον τομέα της ενέργειας. Βάσει του διατάγματος η γερμανική αγορά είναι ανοικτή κατά 100%, δηλ. όλοι οι πελάτες είναι "επιλέξιμοι πελάτες". Το διάταγμα ορίζει επίσης ότι οι δήμοι και κοινότητες πρέπει να εκχωρούν δικαιώματα διόδου για την κατασκευή δικτύων αγωγών. Το νέο διάταγμα περί ανταγωνισμού ορίζει ότι οι φορείς διαχείρισης του δικτύου μπορούν να αρνούνται την πρόσβαση στο δίκτυο σε τρίτους μόνον εφόσον συντρέχουν αιτιολογημένοι, αντικειμενικοί λόγοι. Σε περίπτωση άρνησης, το θέμα μπορεί να υποβληθεί στην αρμόδια για τον ανταγωνισμό αρχή ή απευθείας ενώπιον του διοικητικού δικαστηρίου. Από το Φεβρουάριο του 1999 οι ενώσεις του κλάδου διαπραγματεύονται το "Verbändevereinbarung Gas" το οποίο θα καθορίσει τα κριτήρια βάσει των οποίων θα παρέχεται η (διαπραγματεύσιμη) πρόσβαση τρίτων, από κοινού με ενδεικτικές τιμές.

Συμβατικό πλαίσιο

59. Ο ευρωπαϊκός κλάδος φυσικού αερίου λειτουργεί βάσει μακροπρόθεσμων συμβατικών ρυθμίσεων μεταξύ αγοραστών και πωλητών. Τα μέρη αναφέρουν ότι προκειμένου να επιτευχθεί η αναγκαία χρηματοδότηση για επενδύσεις υποδομής όσον αφορά την παραγωγή και διανομή, οι παραγωγοί φυσικού αερίου έπρεπε να συνάψουν μακροπρόθεσμες συμφωνίες με τους αγοραστές τους. Ένα κοίτασμα φυσικού αερίου λαμβάνεται προς παραγωγή μόνον εφόσον έχει βρεθεί ο αγοραστής του φυσικού αερίου, τυπικά μία ή περισσότερες εθνικές εταιρείες διανομής μεγάλων ποσοτήτων.
60. Βάσει αυτών των συμφωνιών, θα πραγματοποιηθούν επίσης επενδύσεις για την αναγκαία υποδομή διανομής (τερματικοί σταθμοί και αγωγοί). Οι συμβάσεις συνάπτονται αρκετά πριν από την έναρξη της πραγματικής παραγωγής προκειμένου να καταστεί δυνατή η κατασκευή της αναγκαίας υποδομής. Με τη σειρά τους, οι εταιρείες διανομής μεγάλων ποσοτήτων συνάπτουν συμβάσεις με τους πελάτες τους μέσω των οποίων επιδιώκουν να προσαρμόσουν το συνολικό αγοραστικό όγκο τους με συμβάσεις μακροπρόθεσμου εφοδιασμού με τους πελάτες τους. Μπορεί να υποστηριχθεί ότι οι εταιρείες διανομής μεγάλων ποσοτήτων έχουν εξισορροπήσει τη ζήτηση με την προσφορά.
61. Τυπικά χαρακτηριστικά των συμβάσεων μακροπρόθεσμου εφοδιασμού είναι η είσπραξη ή/και καταβολή οικονομικών υποχρεώσεων για τους όγκους. Η συμβατική τιμή για κάθε επίπεδο είναι διαρθρωμένη τυπικά ως μία καθαρή τιμή αφαιρουμένου ενός συμφωνημένου περιθωρίου για τον πελάτη. Η σύμβαση προβλέπει επίσης

τριετείς ρήτρες αναδιαπραγμάτευσης των τιμών μέσω των οποίων η τιμή μπορεί να επανεξεταστεί εφόσον υπάρξει ουσιαστική αλλαγή στην αγορά του αγοραστή (ενδοκλαδικός ανταγωνισμός μεταξύ εταιρειών φυσικού αερίου, μεταστροφή προς εναλλακτικές μορφές ενέργειας και ούτω καθ' εξής). Οι συμβάσεις περιλαμβάνουν επίσης μία ρήτρα παράλληλων πωλήσεων μέσω της οποίας ο αγοραστής δύναται να ελαττώσει τις υποχρεώσεις του σχετικά με το τμήμα που δικαιούται ανάλογα με τον όγκο που ο πωλητής πωλεί απευθείας στην περιοχή των αγοραστών. Οι εταιρείες φυσικού αερίου [δηλ. οι αγοραστές]* υποστηρίζουν ότι αυτό είναι αναγκαίο προκειμένου να αποφεύγεται οι παραγωγοί να πωλούν το αέριό τους δύο φορές (μία φορά στην εταιρεία διανομής μεγάλων ποσοτήτων και μία δεύτερη απευθείας στον πελάτη της εταιρείας διανομής μεγάλων ποσοτήτων). Αφετέρου, τέτοιες συμφωνίες αποτελούν σημαντικό στοιχείο της σταθερότητας στην αλυσίδα διανομής φυσικού αερίου καθώς τηρούν την ιεραρχία παραγωγού - εταιρείας διανομής μεγάλων ποσοτήτων - τελικού καταναλωτή.

62. Η πολιτική για την τιμολόγηση του φυσικού αερίου μέσω των εναλλακτικών μορφών ενέργειας που χρησιμοποιούν πελάτες του αγοραστή, η λεγόμενη επίσης αρχή της αξίας της αγοράς, είναι από την άποψη των ευρωπαϊκών εταιρειών φυσικού αερίου το βασικό στοιχείο για την εξήγηση της δημιουργίας και επέκτασης μιας ευρωπαϊκής υποδομής φυσικού αερίου και, παράλληλα, επιτρέπει στους καταναλωτές να επωφεληθούν από ανταγωνιστικές τιμές. Η κατ' αυτόν τον τρόπο μεγιστοποίηση της ροής των εσόδων από πωλήσεις φυσικού αερίου και η διατήρηση της αποδοχής αυτής της αρχής από όλες τις επιχειρήσεις του κλάδου αποτελεί κύριο μέλημα για τις εταιρείες κοιτασματικής έρευνας φυσικού αερίου.

63. [...]*

Συνοπτική επισκόπηση της στήλης φυσικού αερίου στις Κάτω Χώρες και τη Γερμανία

64. Οι **Κάτω Χώρες** είναι μία από τις μεγαλύτερες παραγωγούς χώρες φυσικού αερίου στον ΕΟΧ. Είναι καθαρός εξαγωγέας φυσικού αερίου. Οι μεγαλύτεροι παραγωγοί στις Κάτω Χώρες είναι ή NAM, μία κοινή επιχείρηση μεταξύ της Exxon και της Shell, και η EBN, η ολλανδική κρατική επιχείρηση πετρελαίου και φυσικού αερίου. Οι Exxon και Shell και το ολλανδικό κράτος (μέσω της EBN και απευθείας) κατέχουν τη Gasunie, την εταιρεία διανομής μεγάλων ποσοτήτων στην οποία πωλείται σχεδόν το σύνολο του ολλανδικού φυσικού αερίου. Η Gasunie πωλεί [80-90]*% του φυσικού αερίου που καταναλώνεται στις Κάτω Χώρες και κατέχει το σύνολο της ολλανδικής υποδομής διανομής μεγάλων ποσοτήτων φυσικού αερίου (με εξαίρεση έναν αγωγό). Η Gasunie έχει συνάψει αποκλειστικές συμφωνίες μακροπρόθεσμου εφοδιασμού με όλες τις περιφερειακές εταιρείες διανομής που πραγματοποιούν πωλήσεις σε πελάτες με ετήσια ζήτηση [κάτω από ένα ορισμένο επίπεδο]%.
65. Παραγωγή φυσικού αερίου υπάρχει και στη **Γερμανία**. Καλύπτει περίπου το 20% της γερμανικής ζήτησης φυσικού αερίου. Οι βασικοί παραγωγοί είναι η BEB, η γερμανική κοινή επιχείρηση παραγωγής και διανομής μεταξύ Exxon και Shell, και η Mobil. Περίπου το 80% της κατανάλωσης φυσικού αερίου εισάγεται από τη Νορβηγία, τη Ρωσία και τις Κάτω Χώρες. Ο σημαντικότερος εισαγωγέας και εταιρεία διανομής μεγάλων ποσοτήτων στη Γερμανία είναι η Ruhrgas. Η Ruhrgas ανήκει στις Exxon, Shell, Mobil και BP από κοινού με Γερμανούς παραγωγούς

άνθρακα και χάλυβα. Άλλοι εισαγωγείς είναι οι BEB, Thyssengas (όπου οι Exxon και Shell έχουν συμμετοχή 25% εκάστη και η RWE-DEA 50%· οι εταιρείες αυτές ελέγχουν από κοινού τη Thyssengas) και η VNG (η ανατολικογερμανική εταιρεία διανομής μεγάλων ποσοτήτων, όπου οι BEB και Ruhrgas είναι μέτοχοι). Η Mobil και η EWE, μία εταιρεία στην οποία τα μέρη δεν έχουν συμμετοχή, εισάγουν επίσης ορισμένες ποσότητες φυσικού αερίου για κατανάλωση στη Γερμανία. Όλες οι προαναφερόμενες εταιρείες αποτελούν παραδοσιακές εταιρείες διανομής μεγάλων ποσοτήτων σε μεγάλες αποστάσεις των οποίων τη θέση διεκδικεί η Wingas, μία κοινή επιχείρηση μεταξύ BASF και Gazprom (η ρωσική επιχείρηση παραγωγής φυσικού αερίου), μέσω του προσφάτως κατασκευασθέντος δικτύου αγωγών

66. Το φυσικό αέριο πωλείται από τους Γερμανούς παραγωγούς και τις εισαγωγικές εταιρείες διανομής μεγάλων ποσοτήτων (αναφερόμενες ως "εταιρείες διανομής μεγάλων ποσοτήτων σε μεγάλες αποστάσεις") σε σειρά περιφερειακών εταιρειών διανομής μεγάλων ποσοτήτων (αναφερόμενες ως "εταιρείες διανομής μεγάλων ποσοτήτων σε μικρές αποστάσεις"). Οι περίπου 19 εταιρείες διανομής μεγάλων ποσοτήτων σε μεγάλες και μικρές αποστάσεις πωλούν το φυσικό αέριο σε περίπου 700 ΤΕΔ που με τη σειρά τους εφοδιάζουν τα νοικοκυριά.

ΑΓΟΡΕΣ ΔΙΑΝΟΜΗΣ ΜΕΓΑΛΩΝ ΠΟΣΟΤΗΤΩΝ

Σχετική αγορά προϊόντος

67. Τα μέρη εκτιμούν ότι η διανομή και η εμπορία φυσικού αερίου μπορούν να χωριστούν σε ένα τμήμα διανομής μεγάλων ποσοτήτων και ένα τμήμα τοπικής διανομής. Οι εταιρείες διανομής μεγάλων ποσοτήτων συγκεντρώνουν φυσικό αέριο από παραγωγούς. Στη συνέχεια το πωλούν σε μία δεύτερη κατηγορία εταιρειών διανομής μεγάλων ποσοτήτων (στη συγκεκριμένη περίπτωση οι γερμανικές εταιρείες διανομής μεγάλων ποσοτήτων σε μικρές αποστάσεις), τοπικούς διανομείς και μεγάλους τελικούς χρήστες. Οι εταιρείες διανομής χρησιμοποιούν συστήματα αγωγών υψηλής πίεσης και εγκαταστάσεις αποθήκευσης για την παράδοση φυσικού αερίου στον τόπο και στους όγκους που απαιτούν οι πελάτες τους. Οι τοπικοί διανομείς πωλούν το φυσικό αέριο σε τελικούς χρήστες (όπως νοικοκυριά).
68. Τα μέρη θεωρούν ότι οι προμηθευτές στο επίπεδο διανομής μεγάλων ποσοτήτων και στο επίπεδο τοπικής διανομής τείνουν προς τη διαφοροποίηση. Τα μέρη δεν έχουν άμεση παρουσία στο τμήμα της τοπικής διανομής.
69. Εκτός από τη διανομή και εμπορία φυσικού αερίου, τα μέρη θεωρούν στην κοινοποίηση τη "μεταφορά - αγωγοί φυσικού αερίου και μεταφορά υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG)" και την "αποθήκευση φυσικού αερίου" ως ξεχωριστές αγορές. Η Επιτροπή συμφωνεί με τα μέρη ότι η μεταφορά φυσικού αερίου και η αποθήκευση φυσικού αερίου αποτελούν διακεκριμένες αγορές προϊόντος.

(α) Διανομή μεγάλων ποσοτήτων κατά αγοράς τοπικής διανομής

70. Οι εταιρείες διανομής μεγάλων ποσοτήτων σε μεγάλες και μικρές αποστάσεις πωλούν φυσικό αέριο μέσω αγωγών υψηλής πίεσης σε βιομηχανικούς πελάτες, σταθμούς παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας και τοπικές εταιρείες διανομής. Οι τοπικές εταιρείες διανομής πωλούν το φυσικό αέριο σε τελικούς χρήστες όπως νοικοκυριά και συγκροτήματα κατοικιών μέσω του εκτεταμένου δικτύου τους αγωγών χαμηλής πίεσης (street-by-street). Οι τοπικές εταιρείες διανομής αγοράζουν

από τις εταιρείες διάθεσης μεγάλων ποσοτήτων το swing και άλλες συναφείς υπηρεσίες. Η Επιτροπή συνεπώς συμφωνεί με τα μέρη ότι η τοπική διανομή αποτελεί διακεκριμένη αγορά προϊόντος. Εφόσον τα μέρη δεν δραστηριοποιούνται άμεσα στη συγκεκριμένη αγορά, η εν λόγω αγορά προϊόντος δεν αποτελεί αντικείμενο περαιτέρω εκτίμησης στο πλαίσιο της παρούσας διαδικασίας.

(β) Αγορά διανομής μεγάλων ποσοτήτων σε μεγάλες αποστάσεις κατά αγοράς διανομής μεγάλων ποσοτήτων σε μικρές αποστάσεις: η διανομή μεγάλων ποσοτήτων σε μεγάλες αποστάσεις είναι μία διακεκριμένη αγορά προϊόντος όπου η είσοδος εξαρτάται από την καλή θέληση των κυριαρχουσών στην αγορά επιχειρήσεων ή από μία επένδυση ιδιαίτερα υψηλού εφάπαξ κόστους

71. Όπως εξηγείται παραπάνω, ο γερμανικός κλάδος διανομής μεγάλων ποσοτήτων φυσικού αερίου χαρακτηρίζεται από μία διττή δομή: οι εταιρείες διανομής σε μεγάλες αποστάσεις πωλούν φυσικό αέριο που εισάγουν απευθείας από ξένους παραγωγούς και μεταφέρουν μέσω αγωγών μεγάλων αποστάσεων στις εταιρείες διανομής σε μικρές αποστάσεις. Πρέπει να εκτιμηθεί κατά πόσον αυτός ο τύπος εξυπηρέτησης μπορεί εύκολα να υποκατασταθεί από τις εταιρείες διανομής σε μικρές αποστάσεις σε περίπτωση υποθετικής αύξησης των τιμών που χρεώνονται στις εταιρείες διανομής σε μικρές αποστάσεις. Υπό αυτές τις συνθήκες, ο μόνος τρόπος με τον οποίο εταιρείες διανομής σε μικρές αποστάσεις μπορούν να αποτρέψουν μία αύξηση των τιμών είναι να λαμβάνουν απευθείας το φυσικό αέριο από τους παραγωγούς, δηλ. να ενταχθούν εκ των άνω προς τα κάτω στην κάθετη αλυσίδα. Για να ενεργήσουν κατ' αυτόν τον τρόπο οι εταιρείες διανομής σε μικρές αποστάσεις (ή πιθανόν οι τελικοί πελάτες) θα πρέπει να έχουν επιτύχει παρεμφερείς όρους τιμολόγησης από τους παραγωγούς φυσικού αερίου με αυτούς που απολαύουν οι εταιρείες διανομής σε μεγάλες αποστάσεις και να είναι σε θέση να μεταφέρουν το φυσικό αέριο σε μεγάλες αποστάσεις. Από τη διεξαχθείσα έρευνα αγοράς, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι ακόμη και με κάποια αύξηση των τιμών οι εταιρείες διανομής σε μικρές αποστάσεις θα στερούνταν κινήτρων για να παρακάμψουν τις εταιρείες διανομής σε μεγάλες αποστάσεις.
72. [...]*
- (i) *Η άποψη των μερών: καθένας μπορεί να εισάγει φυσικό αέριο*
73. Τα μέρη θεωρούν ότι η σχετική αγορά συνίσταται από τις πωλήσεις γερμανικού και εισαγόμενου φυσικού αερίου από περίπου 19 εταιρείες διανομής μεγάλων ποσοτήτων σε βιομηχανικούς πελάτες σε μεγάλες και μικρές αποστάσεις, σταθμούς παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας και τοπικές εταιρείες διανομής. Τα μέρη θεωρούν ότι οι ειδικές δραστηριότητες των εταιρειών διανομής σε μεγάλες αποστάσεις είναι απλώς μία τεχνική περιπλοκή δεδομένου ότι οιοσδήποτε είναι σε θέση να μεταφέρει φυσικό αέριο μέχρι τα γερμανικά σύνορα.
74. Πρώτον, τα μέρη αναφέρουν ότι είναι δυνατές οι εισαγωγές μικρών όγκων. Παραθέτουν δύο συμβάσεις εισαγωγής μικρών όγκων [...]*
75. Δεύτερον, τα μέρη θεωρούν ότι το κόστος έναρξης της σχετικής επιχειρηματικής δραστηριότητας μέσω επενδύσεων σε εγκαταστάσεις υποδοχής, αγωγούς και αποθήκευση είναι φυσικό χαρακτηριστικό ενός κλάδου που απαιτεί σε μακροπρόθεσμη βάση σημαντικά κεφάλαια και δεν αποτελεί φραγμό στην έναρξη της δραστηριότητας. Γίνεται ειδική μνεία στην επένδυση της Wingas προκειμένου να

απεικονιστεί ο προσοδοφόρος χαρακτήρας της επένδυσης στη γερμανική υποδομή φυσικού αερίου. Τα μέρη υπογραμμίζουν επίσης ότι δεν απαιτούνται επενδύσεις για την εισαγωγή φυσικού αερίου [...]*.

76. Τρίτον, τα μέρη αναφέρονται στις διατάξεις της νέας γερμανικής νομοθεσίας περί ενέργειας και στη νομική υποχρέωση των κατόχων αγωγών να προσφέρουν διαθέσιμη ικανότητα μεταφοράς σε τρίτους. Συνεπώς, οι πωλήσεις σε τελικούς καταναλωτές στη Γερμανία αποτελούν μία ρεαλιστική δυνατότητα και γίνεται μνεία στις αποφάσεις ορισμένων τοπικών εταιρειών διανομής να αγοράζουν απευθείας από τους παραγωγούς και στο γεγονός ότι ορισμένοι βιομηχανικοί όμιλοι αγοράζουν σε κεντρική βάση.

(ii) Οι παραπάνω απόψεις δεν επιβεβαιώνονται από την έρευνα αγοράς που διεξήγαγε η Επιτροπή

77. Η έρευνα αγοράς δεν επιβεβαίωσε την άποψη των μερών ότι η εισαγωγή αερίου είναι απλώς μία "τεχνική περιπλοκή". Ορισμένες από τις έντεκα γερμανικές εταιρείες διανομής μεγάλων ποσοτήτων σε μικρές αποστάσεις έκαναν την ακόλουθη ανάλυση:

- Για να επιτύχει σήμερα μία επιχείρηση ενδιαφέρουσες τιμές μέσω σύμβασης εισαγωγής, χρειάζεται να αγοράσει πολύ μεγάλες ποσότητες με υποχρεώσεις αγοράς καθώς και, μεταξύ άλλων, ιδιότητες επενδύσεις ή χρηματοδοτικές συμμετοχές σε έργα ή εταιρείες. Μια τέτοια δραστηριότητα είναι συνεπώς τυπική για εταιρείες που συσσωρεύουν μεγάλη ζήτηση και διαθέτουν σεβαστά χρηματοοικονομικά μέσα για να αντιμετωπίσουν το σχετικό με την εισαγωγή κίνδυνο κόστους. Κατά την εισαγωγή, η ασφάλεια του εφοδιασμού μέσω διαφοροποίησης των πηγών του εφοδιασμού διαδραματίζει σημαντικό ρόλο.
- Για να πραγματοποιήσει εισαγωγή ένας επιχειρηματίας, πρέπει να διαθέτει παράλληλο δίκτυο αγωγών με τους παραγωγούς (ή με τα σημεία διανομής στα σύνορα) ή πρόσβαση τρίτων. Η εταιρεία διανομής μεγάλων ποσοτήτων σε μικρές αποστάσεις δεν μπορεί να εκτιμήσει το αναγκαίο κόστος και το συνεπαγόμενο χρόνο.
- Είναι δύσκολο να πωληθούν συμπληρωματικές εισαγόμενες ποσότητες στη Γερμανία στους πελάτες καθώς οι ποσότητες αυτές προορίζονται αποκλειστικά για περιφερειακούς διανομείς. Η εμπορία φυσικού αερίου απευθείας σε τελικούς καταναλωτές είναι δυνατή μόνο κατόπιν σημαντικών προσπαθειών και, προς το παρόν, φαίνεται μη ρεαλιστική.

78. Στην απάντησή τους στην κοινοποίηση των αιτιάσεων ("η απάντηση"), τα μέρη επανέλαβαν ότι η αγορά μικρών όγκων είναι δυνατή, ότι το κόστος εισαγωγής είναι εύκολα διαθέσιμο (μέσω δικής τους έρευνας ή διαθέσιμων εταιρειών συμβούλων), ότι το κόστος της υποδομής εισαγωγής είναι τυπικά μικρότερο του [0-5]*% και ότι προμήθειες και πελάτες είναι ευπρόσιτοι (η ζήτηση αυξάνει και οι ισχύουσες συμβάσεις λήγουν). Η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι το κόστος εισαγωγής μπορεί να υπολογιστεί. Τα άλλα σημεία θα τύχουν περαιτέρω εξέτασης παρακάτω.

79. Ας σημειωθεί ότι το Bundeskartellamt, σε πρόσφατη διαδικασία⁹ καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η αγορά διανομής μεγάλων ποσοτήτων σε μεγάλες αποστάσεις αποτελεί διακεκριμένη σχετική αγορά προϊόντος.

9. Οι σχετικές με τον άνθρακα και χάλυβα πτυχές της υπόθεσης εξετάστηκαν από την Επιτροπή στην υπόθεση IV/ECSC.1252 - RAG/Saarbergwerke. Η γερμανική απόφαση συνοψίζεται στην εξαμηνιαία έκθεση εργασίας της BKartA και στην ανακοίνωσή της προς τον τύπο της 4ης Φεβρουαρίου 1998.

(iii) Το γερμανικό φυσικό αέριο δεν μπορεί να προκαλέσει αύξηση της τιμής του εισαγόμενου φυσικού αερίου

80. Το γερμανικό φυσικό αέριο πωλείται στο σύνολό του στη Γερμανία όπου ανταγωνίζεται με το εισαγόμενο φυσικό αέριο. Όμως, η γερμανική παραγωγή φυσικού αερίου ισοδυναμεί με περίπου 20% της συνολικής κατανάλωσης και αναμένεται να μειωθεί σε [λιγότερο από 15]*% μέχρι το 2010. Οι εταιρείες διανομής μεγάλων ποσοτήτων που επιθυμούν να ικανοποιήσουν τη ζήτησή τους απαιτούν συνεπώς αυξημένη πρόσβαση σε εισαγόμενο φυσικό αέριο, δηλ. στις υπηρεσίες των εταιρειών διανομής μεγάλων ποσοτήτων σε μεγάλες αποστάσεις.
81. Επιπλέον, το γερμανικό φυσικό αέριο παραδίδεται σε πολύ μεγάλο βαθμό στις εταιρείες διανομής μεγάλων ποσοτήτων σε μεγάλες αποστάσεις έτσι ώστε, εν γένει, η διαθεσιμότητα γερμανικού φυσικού αερίου για άλλες εταιρείες είναι ιδιαίτερα περιορισμένη για να προκαλέσει αύξηση των τιμών εισαγόμενου φυσικού αερίου. Την παραγωγή και τα αποθέματα του γερμανικού φυσικού αερίου κατέχουν σε ποσοστό περίπου [70-80]*% οι εταιρείες διανομής μεγάλων ποσοτήτων σε μεγάλες αποστάσεις: BEB [40-50]*% και Mobil ([20-30]*%). Το υπόλοιπο [20-30]*% της γερμανικής παραγωγής (που τοιούτοτρόπως ισοδυναμεί με [0-10]*% της γερμανικής ζήτησης) καλύπτει η RWE-DEA με 7,5%, οι Wintershall και Preussag με 5,5% εκάστη και η Erdol-Erdgas Gommern με 4,5%. Η RWE-DEA δεσμεύεται να πωλεί το 60% της ετήσιας παραγωγής της στη Ruhrgas και η Preussag δεσμεύεται να πωλεί το 45% της ετήσιας παραγωγής της στη Ruhrgas. Το μεγαλύτερο μέρος της παραγωγής της Erdol-Erdgas Gommern πωλείται μέσω της VNG, μία άλλη διανομής μεγάλων ποσοτήτων σε μεγάλες αποστάσεις.

(iv) Η πρόσβαση σε έξωθεν προμηθευόμενο φυσικό αέριο υπό ανταγωνιστικούς όρους δεν είναι εφικτή ούτε σήμερα ούτε και μετά τη συγκέντρωση: η δυνητική είσοδος άλλων εταιρειών στην αγορά διανομής μεγάλων ποσοτήτων σε μεγάλες αποστάσεις εξαρτάται από τις υπηρεσίες των εταιρειών που κυριαρχούν στην αγορά

82. Η καθημερινή επιχειρηματική δραστηριότητα των εταιρειών διανομής μεγάλων ποσοτήτων σε μικρές αποστάσεις εξαρτάται, σε σημαντικό βαθμό, από το δίκτυο αγωγών, τις εγκαταστάσεις αποθήκευσης και άλλες υπηρεσίες που παρέχουν οι εταιρείες διανομής σε μεγάλες αποστάσεις. Η απόφαση να παρακαμφθούν αυτοί οι βασικοί προμηθευτές για μέρος των υπηρεσιών τους θα ήταν παρακινδυνευμένη λαμβανομένου υπόψη του εύρους των αντιποίνων από τους προμηθευτές διανομής μεγάλων ποσοτήτων σε μεγάλες αποστάσεις.
83. Ωστόσο, υπάρχει μία εταιρεία διανομής μεγάλων ποσοτήτων σε μικρές αποστάσεις που δεν εξαρτάται, όσον αφορά τις υπηρεσίες διανομής μεγάλων ποσοτήτων, από τις εταιρείες διανομής σε μεγάλες αποστάσεις. Πρόκειται για την **Erdgas Munster** (EGM), μία εταιρεία που πωλεί φυσικό αέριο το οποίο παράγουν οι μέτοχοί της, οι σημαντικότεροι Γερμανοί παραγωγοί φυσικού αερίου: BEB ([20-30]*%), Mobil ([20-30]*%), Wintershall ([20-30]*%), Preussag ([10-20]*%) και RWE DEA ([0-10]*%). Οι μέτοχοι υποχρεούνται να πωλούν το σύνολο της παραγωγής τους σε ειδικό μέρος της Βορειοδυτικής Γερμανίας, μέσω της EGM (που ισοδυναμεί με 3% της συνολικής γερμανικής κατανάλωσης) και, κατ' αυτό τον τρόπο, η εταιρεία εξασφαλίζει τις προμήθειές της σε φυσικό αέριο [...]*.

84. [...]*, η BEB και η Mobil θα ελέγχουν, μετά τη συγκέντρωση, τις στρατηγικές αποφάσεις της EGM. Οι εν λόγω αποφάσεις περιλαμβάνουν τη θέση της EGM σε ένα μελλοντικό περιβάλλον ελευθερωμένης αγοράς (βλ. αναλυτικότερα παρακάτω). Τα μέρη ισχυρίζονται ότι δεν θα ελέγχουν την EGM δεδομένου ότι [...]*. Αυτός ο συλλογισμός δεν μπορεί να γίνει αποδεκτός. Η Ecxop ασκεί κοινό έλεγχο υπό την έννοια του κανονισμού περί συγκεντρώσεων στην BEB και, επιπλέον, θα είχε οικονομική σημασία για τη Shell να συμφωνήσει για [...]*, καθώς, τοιουτοτρόπως, η Shell θα επωφελείτο επίσης από τα πλεονεκτήματα του ελέγχου της EGM.
85. Καίτοι τόσο η Mobil όσο και η BEB είναι εταιρείες διανομής μεγάλων ποσοτήτων σε μεγάλες αποστάσεις, η θέση της Mobil στην αγορά είναι σημαντικά μικρότερη από αυτή της BEB. Συνεπώς, η Mobil θα έχει συμφέρον, πριν από τη συγκέντρωση, να διατηρήσει τη δυνατότητα να χρησιμοποιεί την EGM ως μέσο εντός ενός μελλοντικού περιβάλλοντος ελευθερωμένης αγοράς. Συνεπώς, δεν υπάρχει κατ' ανάγκη ευθυγράμμιση συμφερόντων μεταξύ της BEB και της Mobil. Η δυνατότητα να αποτελεί δυναμικό ανταγωνιστή θα καταργηθεί μετά τη συγκέντρωση μέσω της θέσπισης επίσημου ελέγχου στην EGM.
86. Τα μέρη έχουν επίσης αναφέρει ορισμένες απευθείας προσκλήσεις υποβολής προσφορών σε ξένους προμηθευτές από δύο σχετικά μικρότερες τοπικές εταιρείες διανομής. Στην πρόσκληση υποβολής προσφορών, οι τοπικές εταιρείες διανομής, όλες τους πελάτες της Wingas, ζητούν τιμές για προμήθειες στα γερμανικά σύνορα και επισημαίνουν ότι αναλαμβάνουν οι ίδιες την οργάνωση της μεταφοράς στο εσωτερικό της Γερμανίας. Ένα άλλο παράδειγμα που αναφέρουν τα μέρη είναι η απόφαση της Stadwerk ("SW") Viernheim για απευθείας προμήθειες. Ωστόσο, από την έρευνα της Επιτροπής προκύπτει ότι αυτές οι προσκλήσεις υποβολής προσφορών δεν ήταν επιτυχείς.
87. Το γεγονός ότι μπορεί να υπάρξουν σποραδικές προσκλήσεις υποβολής προσφορών δεν σημαίνει συνεπώς ότι οι τοπικές εταιρείες διανομής θεωρούν εφικτό να μεταφέρουν οι ίδιες το φυσικό αέριο στο εσωτερικό της Γερμανίας. Συνεπώς δεν σημαίνει ότι θεωρούν πως ενεργούν ανταγωνιστικά με τις εταιρείες που κυριαρχούν στην αγορά.
88. Οι παραγωγοί που επιθυμούν να εισέλθουν στην αγορά στηρίζονται όχι μόνο στις γερμανικές εταιρείες όσον αφορά την πώληση του φυσικού αερίου τους στη Γερμανία, αλλά, σε διαφοροποιημένο βαθμό, και στις κυριαρχούσες στην αγορά επιχειρήσεις όσον αφορά τη διαμετακόμιση του φυσικού αερίου τους σε άλλες εξαγωγικές αγορές. Επί παραδείγματι, το ολλανδικό φυσικό αέριο διέρχεται από τους αγωγούς των γερμανικών κυριαρχουσών εταιρειών για να φθάσει στην Ελβετία και στην Ιταλία (και πιθανόν ακόμη και στην Πολωνία), το νορβηγικό φυσικό αέριο διέρχεται από τη Γερμανία για φθάσει στην Ελβετία και το ρωσικό αέριο διέρχεται από τη Γερμανία για να φθάσει στη Γαλλία.
- Είναι απίθανο οι μικρότερες εταιρείες να μπορέσουν να επιτύχουν ενδιαφέρουσες τιμές ή όγκους ή οι παραδοσιακοί προμηθευτές να παρακάμψουν τις κυριαρχούσες στην αγορά εταιρείες*
89. Οι συμβάσεις μακροπρόθεσμου (10, 20 ή 30 έτη) εφοδιασμού (συμβάσεις take and/or pay) δια των οποίων η υποχρέωση διάθεσης της εταιρείας διανομής μεγάλων ποσοτήτων μειώνεται κατά την ποσότητα που ο παραγωγός πωλεί απευθείας (ή μέσω

άλλων εταιρειών) στην περιοχή της εταιρείας διανομής (οι λεγόμενες επίσης « ρήτρες παράλληλων πωλήσεων »), αυξάνουν τους φραγμούς εφοδιασμού για άλλες εταιρείες.

90. Επιπλέον, οι προμηθευτές δεν έχουν συμφέρον να παρακάμπτουν τους παραδοσιακούς πελάτες τους εάν αυτό οδηγεί σε ενδοκλαδικό ανταγωνισμό μεταξύ εταιρειών φυσικού αερίου (“GTGC”) μειώνοντας τις τιμές που μπορούν να επιτευχθούν στην αγορά. Εάν ο προμηθευτής δεν επιθυμεί να προσφέρει χαμηλότερες τιμές, δεν συντρέχει λόγος για τον πελάτη να μετακινηθεί. Ο GTGC και συνεπώς η μείωση των τιμών είναι το πιθανότερο αποτέλεσμα. Δεδομένου ότι ο παραγωγός λαμβάνει καθαρές τιμές, μια τέτοια μείωση των τιμών θα επηρεάσει όλες τις πωλήσεις φυσικού αερίου. Η πώληση σε νεοεισερχόμενους θέτει, συνεπώς, τους παραγωγούς σε κίνδυνο πιθανού επιζήμιου ανταγωνισμού των τιμών. [...]*
91. Σύμφωνα με [...]*, οι ρήτρες παράλληλων πωλήσεων ορίζουν την εταιρεία διανομής μεγάλων ποσοτήτων και τον προμηθευτή που θα ανταγωνιστεί για τον ίδιο τελικό χρήστη και έτσι είναι προανταγωνιστικού χαρακτήρα. Όμως, ένας τέτοιος ανταγωνισμός είναι πιθανό να συμβεί μόνο εάν το όφελος για τον προμηθευτή από τις απευθείας πωλήσεις του αντισταθμίζει τόσο τη βραχυπρόθεσμη απώλεια της καθαρής αξίας για το σύνολο του υπόλοιπου αναληφθέντος όγκου πωλήσεων στην εταιρεία διανομής μεγάλων ποσοτήτων όσο και τη μακροπρόθεσμη ζημία από τον κίνδυνο απώλειας πωλήσεων για την εταιρεία διανομής μεγάλων ποσοτήτων μετά τη λήξη της ισχύουσας σύμβασης. Αυτό είναι απίθανο να συμβεί, έτσι οι ρήτρες παράλληλων πωλήσεων λειτουργούν και ως φραγμοί εισόδου στην αγορά.
92. Η Επιτροπή σημειώνει επίσης ότι τρεις από τις μεγαλύτερες γερμανικές εταιρείες διανομής μεγάλων ποσοτήτων σε μεγάλες αποστάσεις έχουν αγοράσει σημαντικό μέρος του μη γερμανικής προέλευσης φυσικού αερίου τους από Νορβηγούς, Δανούς και Ρώσους παραγωγούς από κοινού (Ruhrgas 72%, BEB 82% και Thyssengas 100%). Συνδυάζοντας τη ζήτηση εκ μέρους των πελατών τους, οι κοινοπραξίες θα επιτυγχάνουν, μέσω συμβάσεων μακροπρόθεσμου εφοδιασμού, καλύτερες τιμές από οιαδήποτε άλλη εταιρεία που θα διαπραγματευόταν τη σύμβαση σε αυτόνομη βάση. Τα μέρη διαφωνούν με αυτό και επισημαίνουν ότι οι τιμές αγοράς δεν σχετίζονται με τον όγκο, αλλά καθορίζονται από τις τιμές εναλλακτικών καυσίμων. Η Επιτροπή δεν συμφωνεί με το επιχείρημα αυτό καθώς, εάν θεωρηθεί στην ακραία λογική του, συνεπάγεται ότι δεν είναι δυνατός ο ανταγωνισμός των τιμών στο εσωτερικό του ευρωπαϊκού κλάδου φυσικού αερίου καθώς ο οιοσδήποτε μπορεί να χρεώνει την ίδια τιμή, συγκεκριμένα την τιμή των εναλλακτικών καυσίμων. Αυτό σαφώς δεν είναι σωστό δεδομένου ότι τα μέρη μπορούν άνετα να εκτιμήσουν τις παραμέτρους της τιμής του φυσικού αερίου, χρησιμοποιώντας ακόμη και σχέσεις με δείκτες εναλλακτικών καυσίμων.
93. Ας σημειωθεί επίσης ότι οι από κοινού αγορές μειώνουν το κίνητρο του παραγωγού να παραβλέπει τις εταιρείες διανομής μεγάλων ποσοτήτων κατά την άμεση ή έμμεση πώληση σε άλλους εντός του εδάφους τους. Αυτό οφείλεται στο ότι, εάν ορισμένες εταιρείες συνδυάσουν τις αγορές τους, ο παραγωγός κινδυνεύει να χάσει όλους τους πελάτες του ακόμη αν παραβλέψει έστω και έναν από αυτούς.
94. Ακόμα και αν, όπως υποστηρίζουν τα μέρη, άλλες κυριαρχούσες στην αγορά επιχειρήσεις, όπως οι VNG και Mobil, μπορούν να αγοράζουν φυσικό αέριο απευθείας και σε μεμονωμένη βάση σε παρεμφερείς τιμές, αυτό δεν συνεπάγεται ότι

το ίδιο ισχύει και για τους νεοεισερχόμενους. Οι κυριαρχούσες στην αγορά επιχειρήσεις θα προσπαθήσουν να χρησιμοποιήσουν τη θέση τους και να επηρεάσουν τους παραγωγούς ωθώντας τους να μην εφοδιάζουν ανταγωνιστές. Η Wingas επισημαίνει ότι προ ετών είχε συναφθεί συμφωνία εφοδιασμού για νορβηγικό φυσικό αέριο, αλλά ότι η GFU (ο νορβηγικός οργανισμός πωλήσεων φυσικού αερίου) το αρνείται. Επιπλέον, η [...] * ανέφερε ότι [...] * θα συνεχίσει να καταβάλλει προσπάθειες προκειμένου να αποτρέψει την αγορά φυσικού αερίου [...] *.

95. Ακόμα και αν θα καθίστατο δυνατή η ανάληψη νέων όγκων, οι εταιρείες διανομής μεγάλων ποσοτήτων σε μεγάλες αποστάσεις έχουν συνάψει συμφωνίες μακροπρόθεσμου εφοδιασμού (pay or take) με τους σημαντικότερους πελάτες (εταιρείες εφοδιασμού σε μικρές αποστάσεις, τοπικές εταιρείες διανομής κ.ο.κ). Μπορεί συνεπώς να είναι δύσκολο να πωληθεί ο όγκος έτσι ώστε οι συγκεκριμένες συμφωνίες μακροπρόθεσμου εφοδιασμού να αποτελούν έναν επιπλέον φραγμό εισόδου στην αγορά διανομής σε μεγάλες αποστάσεις. Η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι όλες αυτές οι συμβάσεις έχουν μία ημερομηνία λήξης και ότι η ζήτηση φυσικού αερίου αυξάνει κατά 2-3% ετησίως. Συνεπώς, αυτές οι συμβάσεις δεν αποτελούν ανυπέρβλητο φραγμό εισόδου στην αγορά, αλλά αναντίρρητα καθιστούν την είσοδο δυσχερέστερη απ' ότι σε μία αγορά όπου δεν υπάρχει καμία μακροπρόθεσμη δέσμευση μεταξύ αγοραστών και πωλητών.
96. Τέλος, οι γερμανικές εταιρείες διανομής μεγάλων ποσοτήτων σε μεγάλες αποστάσεις έχουν δαπανήσει τα τελευταία έτη σημαντικά χρηματικά ποσά και πιθανόν να συνεχίσουν να το κάνουν όσον αφορά την κάθετη ολοκλήρωση στα τελικά στάδια του σχετικού οικονομικού κύκλου αγοράζοντας κεφαλαιουχικές συμμετοχές σε εταιρείες διανομής μεγάλων ποσοτήτων σε μικρές αποστάσεις και σε τοπικές εταιρείες διανομής. [Η Επιτροπή εξετάζει αυτή την πτυχή] * αυτό αποσκοπεί στη διατήρηση της παρούσας δομής του εφοδιασμού. Το στοιχείο αυτό αυξάνει περαιτέρω τους φραγμούς εισόδου στην αγορά.

(ν) Η πρόσβαση στις υποδομές ή η επαναχρησιμοποίησή τους δεν αποτελούν επιλογές

Η επαναχρησιμοποίηση των υποδομών συνεπάγεται υπερβολικό εφάπαξ κόστος

97. Οι σημαντικές κεφαλαιουχικές επενδύσεις των κυριαρχουσών στην αγορά επιχειρήσεων σε εγκαταστάσεις υποδοχής, αγωγούς, αποθήκευση και ποιοτική προσαρμογή δεν μπορούν να χρησιμοποιηθούν για άλλους σκοπούς και έτσι ορισμένοι αγωγοί φυσικού αερίου μπορούν να μετατραπούν με σημαντικό κόστος σε πετρελαιαγωγούς. Συνεπώς, η επένδυση μπορεί να θεωρηθεί, κατά πολύ μεγάλο μέρος, ως εφάπαξ κόστος.
98. Τα μέρη επισημαίνουν ότι το κόστος της εισόδου στην επιχειρηματική δραστηριότητα στον τομέα του φυσικού αερίου δεν μπορεί λογικά να ερμηνευτεί ως φραγμός εισόδου στην αγορά δεδομένου ότι το κόστος της υποδομής εισαγωγής είναι τυπικά μικρότερο από [...] *% της αξίας του αγορασθέντος φυσικού αερίου. Όμως, οι υποδομές εισαγωγής δεν είναι οι μόνες απαιτούμενες υποδομές (το σημαντικότερο μέρος μπορεί να είναι το δίκτυο αγωγών για διανομή σε μεγάλες αποστάσεις) και η σημαντική κεφαλαιουχική δαπάνη παραμένει, κατά πολύ μεγάλο μέρος, ένα εφάπαξ κόστος.

99. Επιπλέον, είναι πάντα φθηνότερο και ταχύτερο για τις κυριαρχούσες στην αγορά επιχειρήσεις να αυξήσουν την ικανότητα μεταφοράς του αγωγού με την προσθήκη συμπιεστών απ' ό,τι για ένα νεοεισερχόμενο να κατασκευάσει ένα νέο αγωγό.
100. Συνεπώς, δεν αναμένεται ότι ένας νεοεισερχόμενος στην αγορά θα ξεκινήσει την κατασκευή νέου μεγάλου δικτύου αγωγών υψηλής πίεσης στη Γερμανία. Με άλλα λόγια, η "εμπειρία Wingas" είναι απίθανο να επαναληφθεί. Η Wingas είναι ένα είδος "τυχερού συνδυασμού" μεταξύ ενός πολύ μεγάλου (πιθανόν και του μεγαλύτερου) γερμανού βιομηχανικού καταναλωτή φυσικού αερίου που δεν ήταν ικανοποιημένος από τις επικρατούσες τιμές και ενός πολύ μεγάλου ρώσου παραγωγού που βρισκόταν σε σύγκρουση συμφερόντων με τις κυριαρχούσες στην αγορά επιχειρήσεις. Αυτή η σύγκρουση συμφερόντων εξηγείται περαιτέρω στο τμήμα για την εκτίμηση του ανταγωνισμού.
101. Επιπλέον, η καθαρή τιμή που μπορεί να αναμένει ο προμηθευτής να επιτευχθεί από την ανανέωση της σύμβασης με την αρχική εταιρεία διανομής μεγάλων ποσοτήτων είναι μεγαλύτερη από αυτή που αναμένει ένας νεοεισερχόμενος ο οποίος πρέπει να πραγματοποιήσει νέες επενδύσεις (και συνεπώς απαιτεί υψηλότερο περιθώριο). Επιπροσθέτως, ο εν λόγω νεοεισερχόμενος θα πρέπει να ακολουθήσει μια "επιθετική" στρατηγική για να επιτύχει την πώληση των όγκων του, πράγμα που θα επιφέρει μειώσεις των τιμών για όλους τις δραστηριοποιούμενες στην αγορά επιχειρήσεις και αυτό αντικατοπτρίζεται και πάλι με μειωμένη καθαρή τιμή για τον παραγωγό.

Η προτεινόμενη από παράγοντες του κλάδου πρόσβαση τρίτων θα έχει περιορισμένο αντίκτυπο στην ικανότητα των καταναλωτών να εισάγουν απευθείας φυσικό αέριο σε ανταγωνισμό με τις εταιρείες διανομής σε μεγάλες αποστάσεις

102. Για τους σκοπούς της παρούσας απόφασης, δεν αρκεί για την Επιτροπή το ότι η πιθανή σύναψη της Verbändevereinbarung Gas (VV για το φυσικό αέριο) θα οδηγήσει σε είσοδο στην αγορά μέσω **πρόσβασης τρίτων**. Το συμπέρασμα αυτό βασίζεται στην ισχύουσα κατάσταση, συγκεκριμένα την πρόταση από το γερμανικό κλάδο φυσικού αερίου στο πλαίσιο των διαπραγματεύσεων της VV για το φυσικό αέριο.
103. Η VV για το φυσικό αέριο αποτελεί πρωτοβουλία τεσσάρων εμπορικών ομοσπονδιών: (α) της BGW, η ένωση του γερμανικού κλάδου φυσικού αερίου και ύδρευσης· (β) της VKU, η ένωση των τοπικών εταιρειών διανομής· (γ) της BDI, η ένωση Γερμανών βιομηχάνων (βιομηχανικοί καταναλωτές) και (δ) της VIK, η Ένωση Γερμανικών Επιχειρήσεων Παραγωγής Ηλεκτρικής Ενέργειας. Η Γερμανία έχει επιλέξει, στο πλαίσιο της οδηγίας για το φυσικό αέριο, μία «διαπραγματεύσιμη πρόσβαση τρίτων» και η VV για το φυσικό αέριο προτίθεται να καθορίσει τις κατευθυντήριες γραμμές για μία διαπραγματεύσιμη πρόσβαση τρίτων. Η αρμόδια για τον ανταγωνισμό γερμανική αρχή ή/και η Επιτροπή θα πρέπει να εκτιμήσουν την VV για το φυσικό αέριο μετά την έγκρισή της. Σκοπός της VV για το φυσικό αέριο είναι, όπως αναφέρεται στην κοινή επιστολή των τεσσάρων ομοσπονδιών προς τον Γερμανό Υπουργό Οικονομικών "να επισημάνει στο πολιτικό περιβάλλον ότι δεν απαιτείται περαιτέρω κανονιστική ρύθμιση για το φυσικό αέριο. Η VV για το φυσικό αέριο πληροί τα κριτήρια μιας προσανατολισμένης, ανταγωνιστικής, δίκαιης, διάφανης και απλής αγοράς και τοιουτοτρόπως συμβάλλει στην ανάπτυξη ενός "χρηματιστηρίου" φυσικού αερίου. Η VV για το φυσικό αέριο

περιλαμβάνει τις βασικές αρχές και κανόνες πρόσβασης στο δίκτυο καθώς και έναν απλό υπολογισμό των τιμολογίων. Η VV για το φυσικό αέριο θα συναφθεί πριν τα τέλη του 1999".

104. Παρά την κοινή αυτή δήλωση, δεν φαίνεται, βάσει της "περίπτωσης αναφοράς" που ανέπτυξαν παράγοντες του κλάδου φυσικού αερίου, πιθανό να συναγεται ότι μέσω αυτού του τύπου πρόσβασης τρίτων θα καταστεί δυνατή η εισαγωγή φυσικού αερίου ανταγωνιστικού αυτού που παρέχουν οι κυριαρχούσες στην αγορά επιχειρήσεις.
105. Το πρώτο στοιχείο είναι ότι η περίπτωση αναφοράς ορίζει ότι η πρόσβαση τρίτων είναι δυνατή μόνον εφόσον υπάρχει διαθέσιμη ικανότητα μεταφοράς του αγωγού και ότι λαμβάνονται υπόψη συμβάσεις μακροπρόθεσμου εφοδιασμού (take or pay). Από την έρευνα αγοράς προκύπτει ότι είναι δύσκολο να εκτιμηθεί κατά πόσον είναι διαθέσιμη η ικανότητα μεταφοράς και οι κυριαρχούσες στην αγορά επιχειρήσεις έχουν αναλάβει μέχρι το 100% της ζήτησής τους μέσω συμβάσεων μακροπρόθεσμου εφοδιασμού (take or pay). Συνεπώς, η VV για το φυσικό αέριο δεν θέτει ουσιαστικά σε κίνδυνο την κατάσταση των κυριαρχουσών στην αγορά επιχειρήσεων.
106. Το δεύτερο στοιχείο είναι ότι η περίπτωση αναφοράς δείχνει ότι το φυσικό αέριο τρίτων πρέπει να είναι συμβατό με τις προδιαγραφές του φυσικού αερίου στο οικείο δίκτυο αγωγών του κατόχου του αγωγού. Αυτό ορίζεται κατά τρόπον ώστε "οι προδιαγραφές του φυσικού αερίου να επιτρέπουν τη διόδό του από τον αγωγό χωρίς ουδεμία προσαρμογή από το μεταφορέα' να έχει πίεση που να επιτρέπει τη λήψη του φυσικού αερίου χωρίς προσαρμογή από το μεταφορέα και να έχει προδιαγραφές που επιτρέπουν τη χρήση από κοινού με άλλους τύπους φυσικού αερίου στο δίκτυο". Η ικανοποίηση αυτών των κριτηρίων μπορεί να μην είναι εύκολη λαμβανομένων υπόψη των διαφόρων προδιαγραφών του φυσικού αερίου που αποτελεί σήμερα αντικείμενο εμπορίας στη Γερμανία (βλ. παρακάτω τη συζήτηση για το φυσικό αέριο LCV/HCV και το γεγονός ότι τόσο το φυσικό αέριο LCV όσο και το φυσικό αέριο HCV πωλούνται σήμερα στη Γερμανία υπό ορισμένες σαφείς προδιαγραφές). Έτσι, το φυσικό αέριο δεν είναι ένα πλήρως ομοιογενές προϊόν και η φύση και η εφικτότητα της πρόσβασης τρίτων στην ηλεκτρική ενέργεια και τις τηλεπικοινωνίες διαφέρει από την πρόσβαση τρίτων στο φυσικό αέριο. Ή, όπως αναφέρεται σε έγγραφο που υπέβαλαν τα μέρη "μία βασική διαφορά με τη VV για την ηλεκτρική ενέργεια είναι ότι, όσον αφορά το φυσικό αέριο, απαιτείται ξεχωριστή συμφωνία με κάθε φορέα διαχείρισης του αγωγού και ότι οι διάφορες προδιαγραφές φυσικού αερίου και οι διαφορές πίεσης στο σημείο εκκίνησης και απόληξης περιπλέκουν τη συγκεκριμένη οργάνωση".
107. Ένα τρίτο στοιχείο είναι ότι η διάρκεια μιας συμφωνίας μεταφοράς πρέπει να είναι τουλάχιστον ένα έτος, με δύο ημερομηνίες έναρξης κάθε χρόνο (1η Οκτωβρίου και 1η Απριλίου). Ας σημειωθεί ότι, συνεπώς, οι συμβάσεις για την πρόσβαση τρίτων θα περιλαμβάνουν πάντα τη χρήση κατά τους χειμερινούς μήνες αιχμής έτσι ώστε να εξετάζονται όλες οι πιθανότητες όταν οι αγωγοί θα λειτουργούν με πλήρη ικανότητα μεταφοράς. Επιπλέον, σαφές στόχος αυτής της απαίτησης είναι να αποτρέψει την ανάπτυξη μιας αγοράς με συναλλαγές τοις μετρητοίς και άμεση παράδοση. Η σημασία αυτού είναι ότι η ανάπτυξη μιας τέτοιας αγοράς ανατρέπει την ισορροπία του παραδοσιακού συστήματος. Ο ρόλος των εταιρειών διανομής μεγάλων ποσοτήτων τίθεται ιδιαίτερα σε κίνδυνο εφόσον μία αγορά με συναλλαγές τοις μετρητοίς και άμεση παράδοση διευκολύνει την άμεση επαφή μεταξύ του τελικού καταναλωτή και του παραγωγού με συνέπεια το μειωμένο περιθώριο για την εταιρεία διανομής μεγάλων ποσοτήτων. [...]*. Κανένα στοιχείο αυτού του είδους δεν προβλέπεται από τη VV για το φυσικό αέριο.
108. Ένα τέταρτο στοιχείο είναι ότι "[...]".

109. Τέλος, η VV για το φυσικό αέριο δεν προβλέπει πρόσβαση στην αποθήκευση, πρόσβαση σε ποιοτικές υπηρεσίες προσαρμογής (μετατροπή LCV/HCV) ούτε και υπηρεσίες στήριξης.
110. Τα μέρη επισημαίνουν στην απάντησή τους ότι η τελική συμφωνία σχετικά με τη VV για το φυσικό αέριο απαιτεί τη στήριξη των τελικών χρηστών, του γερμανικού καρτέλ και της γερμανικής κυβέρνησης. Με τόσους πολλούς συμμετέχοντες στη διαδικασία, τα μέρη αδυνατούν να αντιληφθούν την εικασία της Επιτροπής ότι το τελικό αποτέλεσμα δεν θα διευκολύνει ούτε την πρόσβαση τρίτων ούτε τον ανταγωνισμό. Η Επιτροπή πρέπει να προβεί στην εκτίμησή της βάσει των στοιχείων που έχει στη διάθεσή της. Τα στοιχεία αυτά είναι η περίπτωση αναφοράς του κλάδου του φυσικού αερίου. Ως εκ τούτου, η στήριξη των εκτιμήσεων σε οποιοδήποτε άλλο στοιχείο αποτελεί εικασία.

Συμπέρασμα

111. Η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η γερμανική αγορά διανομής μεγάλων ποσοτήτων σε μεγάλες αποστάσεις αποτελεί μια ξεχωριστή αγορά προϊόντος.

Φυσικό αέριο χαμηλής θερμοκρατικής ικανότητας και φυσικό αέριο υψηλής θερμοκρατικής ικανότητας

112. Στη διάρκεια της έρευνας, ορισμένοι τρίτοι υποστήριξαν ότι κατά την εκτίμηση του αντίκτυπου της πράξης στις ευρωπαϊκές αγορές φυσικού αερίου πρέπει να γίνεται διάκριση μεταξύ του λεγόμενου φυσικού αερίου χαμηλής θερμοκρατικής ικανότητας (LCV) και του λεγόμενου φυσικού αερίου υψηλής θερμοκρατικής ικανότητας (HCV). Η Επιτροπή συμφωνεί με τα μέρη ότι το φυσικό αέριο LCV και το φυσικό αέριο HCV αποτελούν μέρος μιας συνολικής αγοράς φυσικού αερίου. Η Επιτροπή καταλήγει σε αυτό το συμπέρασμα βάσει της υποκατάστασης από την πλευρά της ζήτησης. Με άλλα λόγια, σχετική αύξηση της τιμής του φυσικού αερίου LCV της τάξης του 5-10% καθίσταται ασύμφορη λαμβανομένου υπόψη του γεγονότος ότι οι καταναλωτές στη σχετική περιοχή της Γερμανίας¹⁰ μπορούν να μεταστραφούν σε φυσικό αέριο HCV.
113. Η διάκριση μεταξύ φυσικού αερίου LCV και HCV χρονολογείται από την ανακάλυψη (1959) και κοιτασματολογική έρευνα (1963) του σημαντικού κοιτάσματος φυσικού αερίου στο Groningen των Κάτω Χωρών, το μεγαλύτερο κοιτάσμα φυσικού αερίου στην Ευρώπη και ένα από τα μεγαλύτερα στον κόσμο. Το εν λόγω κοιτάσμα σηματοδότησε την απαρχή του κλάδου του φυσικού αερίου στην Ευρώπη. Η συνολική κατανάλωση φυσικού αερίου προσανατολίστηκε τοιούτοτρόπως στο φυσικό αέριο που έχει τις προδιαγραφές του κοιτάσματος του Groningen. Ωστόσο, η κατάταξη του φυσικού αερίου LCV περιλαμβάνει ένα ευρύτερο φάσμα από το ευρισκόμενο άνωθεν ή κάτωθεν της θερμοκρατικής ικανότητας του φυσικού αερίου του Groningen. Με βάση τον ορισμό του φυσικού αερίου χαμηλής θερμοκρατικής ικανότητας που χρησιμοποιείται στη Γερμανία (DVGW - κώδικας πρακτικής G 260/I - Ποιότητα του φυσικού αερίου) το φυσικό αέριο LCV ορίζεται με Δείκτη Wobbe μέχρι 13 kWh/κμ.

10. Δεν είναι αναγκαίο για τους σκοπούς της παρούσας υπόθεσης να αποφασιστεί εάν υπάρχει ξεχωριστή αγορά φυσικού αερίου LCV και HCV στις Κάτω Χώρες εφόσον η έκβαση της υπόθεσης δεν θα διαφέρει ουσιαστικά.

114. Οι προδιαγραφές του φυσικού αερίου (Groningen ή LCV) έχουν επίπτωση στη συνολική « στήλη φυσικού αερίου » στα τελικά στάδια της παραγωγής. Η διανομή με αγωγούς υψηλής πίεσης (που μεταφέρουν φυσικό αέριο σε μεγάλες αποστάσεις), οι υπόγειες εγκαταστάσεις αποθήκευσης, η διανομή με αγωγούς χαμηλής πίεσης (που επιτρέπουν την παροχή φυσικού αερίου στην κατάλληλη χαμηλή πίεση για τους καυστήρες αερίου που χρησιμοποιούν τα νοικοκυριά) και η εγκατάσταση μέσω της οποίας καταναλώθηκε το φυσικό αέριο από τον τελικό καταναλωτή έχουν σχεδιαστεί και μπορούν να λειτουργούν είτε αποκλειστικά για φυσικό αέριο LCV είτε αποκλειστικά για φυσικό αέριο HCV.
115. Μεταγενέστερα κοιτάσματα φυσικού αερίου ήσαν διαφορετικής ποιότητας με υψηλότερη θερμαντική ικανότητα καθώς το φυσικό αέριο περιλαμβάνει λιγότερο ανενεργό άζωτο. Στην πραγματικότητα, φυσικό αέριο LCV έχει βρεθεί μόνο σε άλλα θαλάσσια κοιτάσματα στις Κάτω Χώρες και τη Βορειοδυτική Γερμανία. Σήμερα, εξακολουθούν να υπάρχουν ειδικές στήλες φυσικού αερίου LCV στις Κάτω Χώρες, στη Βορειοδυτική Γερμανία, σε τμήμα του Βελγίου (στις επαρχίες της Αμβέρσας και του Limburg) και σε τμήμα της Γαλλίας (Βόρεια - Pas de Calais).

Δυνατότητα υποκατάστασης από την πλευρά της ζήτησης : μετατροπή της στήλης φυσικού αερίου από συμβατό LCV σε συμβατό HCV

(a) Μία σχετική διαρκής αύξηση της τιμής του φυσικού αερίου LCV θα επιταχύνει την τρέχουσα υποκατάσταση

116. Τα μέρη έχουν προσκομίσει σχεδιαγράμματα που απεικονίζουν τη συνεχή τρέχουσα υποκατάσταση της κατανάλωσης φυσικού αερίου LCV με αέριο HCV, που λαμβάνει χώρα στη Γερμανία από το 1975 βάσει βιομηχανικών στατιστικών που δείχνουν τόσο τον απόλυτο όσο και το σχετικό όγκο των διαφόρων τύπων φυσικού αερίου (HCV, LCV, κλίβανος κοκ και άλλοι τύποι φυσικού αερίου).
117. Βάσει αυτών των στοιχείων, το ζήτημα είναι να διερευνηθεί ποια θα είναι η αντίδραση μιας εταιρείας διανομής μεγάλων ποσοτήτων σε αύξηση της τιμής από τους παραγωγούς φυσικού αερίου LCV. Η αντίδραση της εταιρείας διανομής μεγάλων ποσοτήτων θα επηρεαστεί από τη δυνατότητά της να μεταστραφεί σε παραγωγό HCV και από τα κίνητρα που προέρχονται από τη δυνατότητα των πελατών της να μεταστραφούν σε άλλη εταιρεία διανομής μεγάλων ποσοτήτων που θα τους εφοδιάζει με φθηνότερο φυσικό αέριο HCV.
118. Δεδομένου ότι από τεχνική άποψη είναι εύκολη η μετατροπή ενός ολόκληρου δικτύου αγωγών από PCV σε HCV, ο βασικός περιορισμός για την εταιρεία διανομής μεγάλων ποσοτήτων όσον αφορά την αλλαγή της υποδομής της είναι η υπόγεια αποθήκευση. Το πρόβλημα είναι ότι απαιτείται η μετατροπή κατά την αποθήκευση του φυσικού αερίου LCV σε φυσικό αέριο HCV. Σύμφωνα με τα μέρη, η μετατροπή είναι απλή και άμεση. Σύμφωνα με την Wingas, η εν λόγω μετατροπή απαιτεί χρόνο (τυπικά τρεις κύκλους αποθήκευσης και συνεπώς δύο έτη για τις σχετικές εγκαταστάσεις) και είναι δαπανηρή (λαμβανομένου υπόψη του μεταβαλλόμενου θερμαντικού περιεχομένου του αντληθέντος φυσικού αερίου όταν το φυσικό αέριο HCV μεταφέρεται σε μία εγκατάσταση LCV).
119. Όμως, ήδη πριν το τέλος του τρίτου κύκλου αποθήκευσης το αντληθέν αέριο μπορεί να είναι ποιότητας HCV. Επιπλέον, όλες οι εταιρείες διανομής μεγάλων ποσοτήτων γνωρίζουν τη "μίξη διαφόρων τύπων φυσικού αερίου" (προσθήκη φυσικού αερίου

LCV σε φυσικό αέριο HCV για την απόκτηση φυσικού αερίου HCV χαμηλής θερμοκρασιακής ικανότητας αλλά εντός του φάσματος του φυσικού αερίου HCV, ή αντιστρόφως) για την επίτευξη των επιθυμητών προδιαγραφών. Συνεπώς μπορεί να είναι σχετικά εύκολο γι' αυτές να προσαρμόζουν το φυσικό αέριο που αντλούν από τις εγκαταστάσεις αποθήκευσής τους κατά την περίοδο μετατροπής μέσω απλής μίξης προκειμένου να διατηρείται εντός των προδιαγραφών LCV ή HCV. Μπορούμε να εικάσουμε ότι στην αρχή μπορεί να προστεθεί φυσικό αέριο LCV για να διατηρηθεί το αντληθέν αέριο εντός του φάσματος LCV και ότι βαθμιαία προστίθεται φυσικό αέριο HCV για να επιτευχθούν οι προδιαγραφές του HCV. Αυτό θα μείωνε πιθανόν σημαντικά το κόστος μετατροπής.

120. Βάσει των παραπάνω στοιχείων, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι απέναντι σε διαρκή σχετική αύξηση της τιμής του φυσικού αερίου LCV σε σύγκριση με το φυσικό αέριο HCV, οι τεχνικοί περιορισμοί που αντιμετωπίζουν οι Γερμανοί κάτοχοι εγκαταστάσεων αποθήκευσης LCV δεν είναι τέτοιοι ώστε να αποτρέπουν τη μετατροπή. Συνεπώς, η σχετική αύξηση των τιμών συμβάλλει στην επιτάχυνση της μετατροπής που αργά ή γρήγορα θα πραγματοποιηθεί.

(β) Οι πελάτες του φυσικού αερίου LCV που εφοδιάζουν εταιρείες διανομής μεγάλων ποσοτήτων έχουν εναλλακτικές δυνατότητες στη σχετική γερμανική περιοχή για μεταστροφή προς προμήθειες HCV από την Wingas

Βιομηχανικοί πελάτες και μετατροπή σταθμών παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας

121. Η έρευνα αγοράς έχει επιβεβαιώσει ότι το κόστος μετατροπής για τους περισσότερους βιομηχανικούς πελάτες και σταθμούς παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας όσον αφορά την προσαρμογή των καυστήρων τους είναι χαμηλό ως ποσοστό του ετήσιου ποσού που καταβάλλουν για φυσικό αέριο. Συνεπώς, μπορεί να είναι οικονομικά εφικτό για ένα σημαντικό βιομηχανικό καταναλωτή ή σταθμό παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας να διαθέτει ένα νέο ειδικά κατασκευασμένο αγωγό που να συνδέει τον πελάτη με τον παρακείμενο (μέχρι 50 χλμ το πολύ) αγωγό υψηλής πίεσης HCV. Το ερώτημα συνεπώς είναι κατά πόσον υπάρχουν αγωγοί HCV στη γύρω περιοχή που ανήκουν σε άλλες εταιρείες από αυτές που έχουν συμφέρον από τη διανομή LCV. Εφόσον ισχύει αυτό, ο κίνδυνος διαρροής αυτών των πελατών προς άλλη εταιρεία διανομής μεγάλων ποσοτήτων θα έχει ως αποτέλεσμα η κυριαρχούσα στην αγορά εταιρεία διανομής μεγάλων ποσοτήτων LCV να κλίνει περισσότερο προς την ανάληψη της μετατροπής (εφόσον η τιμή έχει αυξηθεί από τον παραγωγό) ή θα καθιστούσε μία αύξηση της τιμής από την εταιρεία διανομής μεγάλων ποσοτήτων μη επικερδή.
122. Όσον αφορά τη βιομηχανική ζήτηση φυσικού αερίου, πρέπει να γίνει διάκριση μεταξύ Nordrhein-Westfalen (NRW) και Κάτω Σαξονίας. Στη NRW, οι πωλήσεις φυσικού αερίου ανά τ.χλμ. είναι περίπου τριπλάσιες των αντίστοιχων στην Κάτω Σαξονία και ο αριθμός των βιομηχανικών πελατών ανά τ.χλμ. είναι 2,5 φορές υψηλότερος. Στη NRW, οι αγωγοί "Wedal" και "Midas" της Wingas βρίσκονται συνεπώς πιθανόν σε εφικτή απόσταση από επαρκή αριθμό πελατών ώστε να επιτρέπουν μία μετατροπή. Επιπλέον, στο Rehden, στα σύνορα NRW/Κάτω Σαξονίας, βρίσκεται υπόγεια εγκατάσταση αποθήκευσης της Wingas, επιτρέποντας τοιούτοτρόπως στην εταιρεία να παρέχει την απαραίτητη μετατροπή στους πελάτες της στη NRW/Κάτω Σαξονία. Στην Κάτω Σαξονία, η Wingas διαθέτει επίσης ένα

δίκτυο αγωγών υψηλής πίεσης HCV. Φαίνεται ότι η μόνη σημαντική περιοχή που μπορεί να μην βρίσκεται σε εφικτή απόσταση από το εν λόγω δίκτυο είναι η περιοχή του Ανόβερου. Ωστόσο, το διαθέσιμο πεδίο πιθανόν να επαρκεί για να καταστήσει μία αύξηση των τιμών μη επικερδή.

123. Εξακολουθεί, ωστόσο, να υπάρχει ανάγκη κατασκευής από τον αγωγό υψηλής πίεσης HCV της Wingas ενός αγωγού ειδικού για την εξυπηρέτηση των βιομηχανικών πελατών. Αυτό απαιτεί χρόνο και χρηματική δαπάνη και, στην πράξη, έχει αποδειχτεί προσοδοφόρο μόνον εφόσον ο πελάτης αποδεχτεί μία ρύθμιση αποκλειστικού εφοδιασμού διάρκειας 5-10 ετών. Ο προμηθευτής φυσικού αερίου LCV που κυριαρχεί στην αγορά είναι συνεπώς σε θέση να αυξήσει την τιμή άνω της επικρατούσας τιμής HCV κατά περιθώριο μέχρι το οριακό κόστος της νέας υποδομής. Όμως, τέτοιες συμφωνίες δεν είναι ασυνήθεις στον κλάδο έτσι ώστε το κόστος του συμπληρωματικού αγωγού μπορεί να αντισταθμιστεί επωφελώς όπως έχει αποδείξει η εμπειρία της Wingas σε άλλες περιοχές.
124. Η Wingas υποστηρίζει ότι στην Κάτω Σαξονία ελάχιστοι πελάτες με σημαντική ζήτηση βρίσκονται σε λογική απόσταση από τον αγωγό υψηλής πίεσης HCV που διαθέτει έτσι ώστε η εμπειρία της σε άλλες περιφέρειες δεν εφαρμόζεται σε αυτό που η Wingas θεωρεί ως διακεκριμένη γεωγραφική αγορά προϊόντος, συγκεκριμένα την περιοχή φυσικού αερίου LCV της Βόρειας Γερμανίας.
125. Η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι το κόστος μετατροπής δεν είναι πάντα χαμηλό για τους βιομηχανικούς πελάτες. Η Gasuine έχει επισημάνει ότι βιομηχανικοί πελάτες που χρησιμοποιούν φυσικό αέριο ως πρώτη ύλη για κάποια χημική μέθοδο μπορούν να αντιμετωπίσουν κόστος άνω των 20 εκατ. EUR. Η Επιτροπή, όμως, δεν γνωρίζει τέτοιους πελάτες στην σχετική γερμανική περιοχή.
126. Συνολικά, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι επαρκής αριθμός Γερμανών βιομηχανικών πελατών LCV και σταθμών παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας έχουν τη δυνατότητα να μετατρέψουν τη ζήτησή τους στη Wingas όταν αντιμετωπίζουν διαρκή αύξηση της τιμής του φυσικού αερίου LCV προκειμένου να αποτρέψουν τον επικερδή χαρακτήρα μιας τέτοιας αύξησης της τιμής.

Μετατροπή των TEA

127. Οι TEA εφοδιάζουν νοικοκυριά και συγκροτήματα κατοικιών. Συνεπώς απαιτούν από τους προμηθευτές να είναι σε θέση να προσφέρουν υψηλό swing. Εξετάζουν το ενδεχόμενο μεταστροφής μόνον εφόσον ο νέος προμηθευτής τους είναι σε θέση να τους προσφέρει φυσικό αέριο HCV με υψηλό swing. Η Wingas διαθέτει την εγκατάσταση αποθήκευσης Rehden στην περιοχή και, συνεπώς, είναι σε θέση να παρέχει swing.
128. Επιπλέον, ο διανομέας ή/και ο προμηθευτής πρέπει να απορροφούν το κόστος που συνεπάγεται η μετατροπή εγκαταστάσεων νοικοκυριών. Το συγκεκριμένο κόστος εκτιμάται περίπου σε 60 EUR ανά νοικοκυριό βάσει λεπτομερούς εκτίμησης του κόστους που παρείχε, μέσω των μερών, πεπειραμένη εταιρεία "μετατροπής εγκαταστάσεων νοικοκυριών". Με βάση τυπική κατανάλωση νοικοκυριού της τάξης των 80 MBTU ετησίως, τιμή τοπικού διανομέα 3,4 EUR/MBTU και τυπική τιμή για φυσικό αέριο νοικοκυριού 8 EUR/MBTU, αύξηση της τιμής κατά 5% για φυσικό αέριο LCV που παρέχεται από την εταιρεία διανομής μεγάλων ποσοτήτων LCV μειώνει το περιθώριο του τοπικού διανομέα κατά 13,5 EUR. Αύξηση της τιμής κατά

10% μειώνει το περιθώριο του τοπικού διανομέα κατά 27 EUR. Συνεπώς, το κόστος μετατροπής ανακτάται πλήρως από τον τοπικό διανομέα εντός περιόδου 2-4 ετών. Καθώς η τυπική διάρκεια της σύμβασης εφοδιασμού μεταξύ μιας εταιρείας διανομής μεγάλων αποστάσεων και μιας τοπικής εταιρείας διανομής κυμαίνεται μεταξύ 10 - 20 έτη, αύξηση της τιμής κατά 5-10% καθίσταται μη προσοδοφόρα από τις ΤΕΔ που μετατρέπονται σε εναλλακτικό προμηθευτή φυσικού αερίου HCV. Επιπλέον, εφόσον η εγκατάσταση ενός νοικοκυριού έχει μετατραπεί σε HCV, μπορεί να λειτουργεί με ασφάλεια με φυσικό αέριο LCV μέχρις ότου το HCV εισέλθει στο τοπικό δίκτυο διανομής. Η συνέπεια είναι μία προσωρινή και οριακή απώλεια αποδοτικότητας· όμως, εάν αυτή η μετατροπή πραγματοποιηθεί κατά τους θερινούς μήνες, η απώλεια αποδοτικότητας ελαχιστοποιείται.

129. Έχει υποστηριχθεί ότι ακόμα και αν είναι δυνατή η μετατροπή από φυσικό αέριο LCV σε HCV, μία ΤΕΔ δεν θα την επιχειρήσει εάν πρόκειται, κατ' αυτόν τον τρόπο, να καταστεί μία "νησίδα HCV" σε περιοχή LCV. Αυτό θα έχει σημαντικές επιπτώσεις στην ασφάλεια του εφοδιασμού πράγμα που δεν επιθυμούν οι καταναλωτές. Η Wingas θεωρεί αυτό το στοιχείο ως το βασικό λόγο για τον οποίο, παρά τις προσφερόμενες εκπτώσεις της τάξης του 5-8% (σύμφωνα με στοιχεία των μερών) σε σύγκριση με το υφιστάμενο επίπεδο τιμών, λιγότεροι από πέντε τοπικοί διανομείς (Stadtwerke) στη Γερμανία έχουν πειστεί για τη μετατροπή από LCV σε HCV.
130. Το επιχείρημα αυτό δεν μπορεί να γίνει αποδεκτό στην παρούσα κατάσταση μιας διαρκούς σχετικής αύξησης των τιμών. Σε μια τέτοια κατάσταση, τα κίνητρα μετατροπής είναι τα ίδια για όλους τους πελάτες έτσι ώστε, εν προκειμένω, να μην υπάρχει πλέον κατάσταση « νησίδας ».

(γ) Οι εναλλακτικές δυνατότητες των πελατών της εταιρείας διανομής μεγάλων ποσοτήτων που κυριαρχεί στην αγορά θα αυξήσουν περαιτέρω τα κίνητρα για την κυριαρχούσα στην αγορά εταιρεία να προβεί στη σχετική μετατροπή

131. Όταν παρατηρείται αύξηση της τιμής φυσικού αερίου LCV σε σχέση με το φυσικό αέριο HCV, είναι συνήθης ορθολογική συμπεριφορά για μία εταιρεία διανομής μεγάλων ποσοτήτων να συμπεράνει ότι σημαντικό μέρος των πελατών της έχουν τη δυνατότητα να μεταστραφούν σε ανταγωνιζόμενη εταιρεία διανομής μεγάλων ποσοτήτων για να υπερασπιστεί τη θέση τους. Η εταιρεία πρέπει συνεπώς να εξασφαλίσει ότι είναι και αυτή σε θέση να προσφέρει το φθηνότερο φυσικό αέριο HCV. Συνεπώς, η κυριαρχούσα στην αγορά εταιρεία διανομής μεγάλων ποσοτήτων θα επισπεύσει η ίδια τη μετατροπή της.

Συμπέρασμα όσον αφορά τη δυνατότητα υποκατάστασης από την πλευρά της ζήτησης

132. Για τους σκοπούς της παρούσας διαδικασίας, η Επιτροπή καταλήγει ότι μία διαρκής σχετική αύξηση της τιμής φυσικού αερίου LCV θα ήταν μη προσοδοφόρα λαμβανομένου υπόψη ότι (α) αργά ή γρήγορα η αλυσίδα φυσικού αερίου LCV πρέπει να μετατραπεί σε φυσικό αέριο HCV, (β) μια τέτοια αύξηση της τιμής επισπεύδει τη μετατροπή, (γ) υπάρχουν εναλλακτικές δυνατότητες στη σχετική γερμανική περιοχή υπό μορφή προμηθειών HCV από τη Wingas και (δ) αυτή η γνώση θα αυξήσει

περαιτέρω τα κίνητρα για τις εταιρείες διανομής μεγάλων ποσοτήτων LCV να αλλάξουν οι ίδιες την περιοχή κατανάλωσης που καλύπτουν.

133. Ωστόσο, το κόστος μετατροπής αντιπροσωπεύει ένα ανταγωνιστικό πλεονέκτημα της εταιρείας διανομής που είναι σε θέση να προσφέρει τις επικρατούσες προδιαγραφές καθώς αυξάνει το όριο για μεταστροφή σε άλλο προμηθευτή.

Σχετική γεωγραφική αγορά

134. Τα μέρη θεωρούν ότι, εν γένει, οι αγορές διανομής μεγάλων ποσοτήτων είναι εθνικές. Επισημαίνουν ότι, εκ παραδόσεως, η διανομή είναι, σε μεγάλο βαθμό, οργανωμένη σε εθνική βάση μέσω εθνικών ή περιφερειακών φορέων εκμετάλλευσης. Ωστόσο, τα μέρη θεωρούν ότι, κατόπιν της θέσπισης της οδηγίας για το φυσικό αέριο, δεν μπορεί να αγνοηθεί η τάση προς διασυνοριακές αγορές. Τα μέρη θεωρούν ότι οι προσπάθειες για αύξηση των τιμών μετά τη συγκέντρωση σε μεμονωμένα κράτη μέλη θα εξουδετερώνονταν όχι μόνον από τον ανταγωνισμό σε εθνικό επίπεδο, αλλά και από αυξημένες διασυνοριακές αγορές από εταιρείες διανομής μεγάλων ποσοτήτων, τοπικές εταιρείες διανομής, σταθμούς παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας και μεγάλους βιομηχανικούς χρήστες.
135. Δεδομένου ότι η κυριότητα της υποδομής εξακολουθεί να είναι οργανωμένη, σε μεγάλο βαθμό, σε εθνική βάση και οι όροι πρόσβασης τρίτων εξακολουθούν να καθορίζονται κυρίως σε εθνική βάση, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι αγορές θα παραμείνουν στο εγγύς μέλλον, κατά το μεγαλύτερο μέρος τους, εθνικές.

(α) Κάτω Χώρες

136. Για τους λόγους που αναφέρονται στο προηγούμενο σημείο, η Επιτροπή συμφωνεί με τα μέρη ότι η ολλανδική αγορά διανομής μεγάλων ποσοτήτων είναι εθνική.

(β) Γερμανικές αγορές διανομής μεγάλων ποσοτήτων σε μεγάλες αποστάσεις

137. Όσον αφορά τη Γερμανία, υπάρχουν ενδείξεις ότι, προς το παρόν, οι αγορές ενδεχομένως παραμείνουν εθνικές. Οι περιφέρειες καθορίζονται από (α) τις κατά το παρελθόν ισχύουσες, αλλά σήμερα παράνομες, συμφωνίες οροθέτησης όπως αυτές που είχε συνάψει η Ruhrgas με τη BEB και την Thyssengas, και (β) την κυριότητα των αγωγών υψηλής πίεσης για διανομή σε μεγάλες αποστάσεις. Παρά το γεγονός ότι οι συμφωνίες οροθέτησης είναι παράνομες από τον Απρίλιο του 1998, μόνο δύο συμφωνίες έχουν συναφθεί με Γερμανό πελάτη εκτός του περιφερειακού εδάφους της εταιρείας διανομής μεγάλων αποστάσεων, αμφότερες από τη Ruhrgas για ετήσιες προμήθειες [...] MCM εκάστη και μέσω της κατασκευής νέου αγωγού.

Οι περιφέρειες της παλαιάς οροθέτησης εξακολουθούν να θεωρούνται σχετικές λαμβανομένης υπόψη τις πιθανότητας επιβολής αντιποίνων

138. Τα εσωτερικά έγγραφα των [...]*, [...] και [...] επιβεβαιώνουν τη σημασία που εξακολουθούν να έχουν οι περιφέρειες της παλαιάς οροθέτησης λαμβανομένης υπόψη της πιθανότητας επιβολής αντιποίνων.

139. [...]*

140. [...] ^{*11}
141. [...] ^{*}
142. [...] ^{*}
143. [...] ^{*}
144. [...] ^{* 12}
145. [...] ^{*}
146. [...] ^{*}

Ορισμός των περιφερειών

147. Οι περιφέρειες αποτελούνται τοιούτοτρόπως από την περιφέρεια 'Thyssengas' (δυτικό τμήμα της Nordrhein-Westfalen κατά μήκος των βελγικών/ολλανδικών συνόρων), την περιφέρεια 'BEB' (Αμβούργο, Schleswig-Holstein και τμήματα της Βρέμης και Niedersachsen), την περιφέρεια 'VNG' (Mecklenburg-Vorpommern, Βραδεμβούργο, μέρη της Sachsen και Sachsen-Anhalt – μία περιφέρεια όπου η Ruhrgas δεν έχει δικό της δίκτυο αγωγών) και η περιοχή 'Ruhrgas' (το υπόλοιπο της "Alte Bundesländer" και τα τμήματα της Sachsen και Sachsen-Anhalt που εξυπηρετούνται από μία εταιρεία διανομής μεγάλων ποσοτήτων σε μικρές αποστάσεις η οποία ανήκει από κοινού στη Ruhrgas και τη VNG).

Θέση ορισμένων άλλων εταιρειών διανομής μεγάλων ποσοτήτων σε μεγάλες αποστάσεις

148. Η Mobil ουδέποτε είχε "δική της περιφέρεια" ούτε αγωγούς υψηλής πίεσης, αλλά έφθανε στους πελάτες της μέσω συμφωνιών πρόσβασης τρίτων με την [...] ^{*}.
149. Η Wingas ανταγωνίζεται, μέσω ιδιόκτητου δικτύου αγωγών, σε καθεμία από αυτές τις περιοχές και οι περισσότερες εταιρείες διανομής μεγάλων ποσοτήτων σε μικρές αποστάσεις βρίσκονται σε εφικτή απόσταση από το δίκτυο αγωγών της (διάδρομος μικρότερος των 50 χλμ). Όμως, σε αυτή τη βάση, δεν μπορεί να συναχθεί το συμπέρασμα ότι οι όροι ανταγωνισμού σε ολόκληρη τη χώρα είναι ίσοι. [...] ^{*} οι αντίστοιχες εταιρείες διανομής μεγάλων ποσοτήτων σε μεγάλες και μικρές αποστάσεις διαφοροποιούν τις τιμές τους ανάλογα με το κατά πόσον ή όχι ο πελάτης έχει εναλλακτική δυνατότητα υπό μορφή εφοδιασμού από τη Wingas.

Το προτεινόμενο από το γερμανικό κλάδο καθεστώς πρόσβασης τρίτων (περίπτωση αναφοράς VV για το φυσικό αέριο) δεν θα επηρεάσει τη γεωγραφική διάταξη των όρων του ανταγωνισμού

150. Από την περιγραφή της VV για το φυσικό αέριο στο τμήμα για την αγορά προϊόντος προκύπτει ότι η Επιτροπή δεν θεωρεί ότι η VV για το φυσικό αέριο επιτρέπει την

11. [...] ^{*}

12. [...] ^{*}

εισαγωγή φυσικού αερίου σε ανταγωνισμό με τις κυριαρχούσες στην αγορά επιχειρήσεις.

151. Για το λόγο που αναφέρεται στο συγκεκριμένο τμήμα όσον αφορά τους εγγενείς περιορισμούς της δομής της VV για το φυσικό αέριο και την περίπτωση αναφοράς του κλάδου του φυσικού αερίου όπως το γεγονός ότι (α) η γενική δυσχέρεια εκτίμησης του κατά πόσον υπάρχει διαθέσιμη ικανότητα, (β) με ελάχιστη διάρκεια ενός έτους οι χειμερινοί μήνες αιχμής λαμβάνονται πάντα υπόψη κατά την εκτίμηση της διαθέσιμης ικανότητας ενός αγωγού, (γ) οι δυσχέρειες που προκύπτουν από τις προδιαγραφές του φυσικού αερίου (θερμαντική ικανότητα, πίεση κ.ο.κ) και (δ) το περιορισμένο πεδίο των προσφερόμενων υπηρεσιών, η Επιτροπή θεωρεί ότι η VV για το φυσικό αέριο δεν επαρκεί για να εκτιμηθεί, από άποψη προοπτικής ανάλυσης, κατά πόσον η αγορά είναι εθνική. Επιπλέον, η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη ότι σε περίπτωση διαφοράς μεταξύ ενός μέρους που ζητά την πρόσβαση τρίτων και ενός μέρους που αρνείται την πρόσβαση τρίτων, οι διαδικασίες ενώπιον των αρμόδιων για τον ανταγωνισμό αρχών ή/ και των δικαστηρίων μπορούν να διαρκέσουν αρκετά έτη πριν από τη ρύθμιση "προηγούμενης" υπόθεσης.

Συμπέρασμα

152. Βάσει των προαναφερομένων, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι αγορές διανομής μεγάλων ποσοτήτων στη Γερμανία μπορούν να παραμείνουν περιφερειακές, ακολουθώντας τις προηγούμενες γραμμές οροθέτησης. Ωστόσο, μπορεί να μην είναι αναγκαίο, για τους σκοπούς της παρούσας κοινοποίησης, να αποφασιστεί ο γεωγραφικός ορισμός της αγοράς διανομής μεγάλων ποσοτήτων σε μεγάλες αποστάσεις στο εσωτερικό της Γερμανίας δεδομένου ότι η συγκέντρωση οδηγεί επίσης στην ενίσχυση μιας (συλλογικής) δεσπόζουσας θέσης στη γερμανική αγορά διανομής μεγάλων ποσοτήτων σε μεγάλες αποστάσεις.
153. Τα μέρη αναφέρουν στην απάντησή τους ότι η αγορά είναι εθνική και όχι περιφερειακή. Επισημαίνουν ότι οι τιμές φυσικού αερίου καθορίζονται από τα ανταγωνιζόμενα καύσιμα, και όχι από την περιφερειακή τοποθεσία. Αυτό, όμως, έρχεται σε αντίφαση με τα στοιχεία που συγκέντρωσε η Επιτροπή κατά την έρευνα αγοράς ότι οι τιμές διαφέρουν επίσης βάσει του κατά πόσον ή όχι ο πελάτης έχει εναλλακτικό προμηθευτή (ενδοκλαδικός ανταγωνισμός). Τα μέρη αναφέρουν επίσης ότι μια προνοητική ανάλυση πρέπει να λαμβάνει υπόψη την πρόσφατη κατάργηση της οροθέτησης και την επικείμενη συμφωνία του κλάδου σχετικά με τη διαπραγματεύσιμη πρόσβαση τρίτων. Όμως, λόγω των πολλών αβεβαιοτήτων που εξακολουθούν να υφίστανται, δεν μπορεί να συναχθεί το συμπέρασμα ότι η τελική συμφωνία θα οδηγήσει σε μία εθνική αγορά όπου οι όροι του ανταγωνισμού θα είναι πανόμοιοι.

Θέση των συμμετεχόντων στην αγορά

(α) Η ολλανδική αγορά διανομής μεγάλων ποσοτήτων

1. Σχέση μεταξύ Ολλανδών παραγωγών φυσικού αερίου και Gasunie

154. Το 1947, η Exxon και η Shell δημιούργησαν μία κοινή επιχείρηση 50/50, με την επωνυμία Nederlandse Aardolie Maatschappij ("NAM"), στόχος της οποίας ήταν η κοιτασματοκή έρευνα και παραγωγή υδρογονανθράκων στις Κάτω Χώρες. Μετά την ανακάλυψη, το 1959, από τη NAM του μεγάλου κοιτάσματος φυσικού αερίου στο

Groningen, η κυβέρνηση των Κάτω Χωρών οργάνωσε τον ολλανδικό κλάδο φυσικού αερίου κατά τρόπο ώστε να αντικατοπτρίζεται η στρατηγική σημασία του κοιτάσματος του Groningen για την οικονομία των Κάτω Χωρών. Για το σκοπό αυτό, η κυβέρνηση των Κάτω Χωρών συνήψε το 1963 συμφωνία με τις Exxon, Shell και NAM, βάσει της οποίας η NAM αναλαμβάνει την ευθύνη ανάπτυξης και εκχώρησης της άδειας εκμετάλλευσης του Groningen για λογαριασμό της Εταιρείας Groningen στην οποία η NAM κατέχει το 60% και η κυβέρνηση των Κάτω Χωρών, μέσω της EBN, το 40%. Επιπλέον, η Exxon, η Shell και η κυβέρνηση των Κάτω Χωρών δημιούργησαν μία εταιρεία με την επωνυμία Gasunie, στην οποία ανατέθηκε η εμπορία ολόκληρου του φυσικού αερίου του Groningen. Η κυβέρνηση των Κάτω Χωρών κατέχει το 50% της κεφαλαιουχικής συμμετοχής της Gasunie (10% απευθείας - 40% μέσω της EBN), ενώ η Exxon και η Shell κατέχουν εκάστη 25%. Τέλος, η κυβέρνηση των Κάτω Χωρών συνήψε συμφωνία ιδιωτικού δικαίου με τη Gasunie βάσει της οποίας η Gasunie πρέπει να ζητά την έγκριση της κυβέρνησης για ορισμένες εμπορικές αποφάσεις.

155. Από το 1959 η NAM λαμβάνει άδειες παραγωγής για άλλα ολλανδικά θαλάσσια και χερσαία κοιτάσματα φυσικού αερίου και κατά προσέγγιση το 50% της τρέχουσας παραγωγής της προέρχεται από αυτά τα λεγόμενα μικρά κοιτάσματα (σε σύγκριση με το Groningen). Τα μέρη επισημαίνουν ότι οι περισσότερες από αυτές τις άδειες εκχωρούνται επίσης προς όφελος των εταιρειών στις οποίες η συμμετοχή της EBN ανέρχεται εν γένει σε 40-50%. Το φυσικό αέριο αυτών των κοιτασμάτων έχει πωληθεί στην Gasunie. Επιπλέον, όλες οι μελλοντικές ανακαλύψεις από τη NAM πρέπει να πωλούνται στην Gasunie σύμφωνα με [...]*. Συνολικά, η NAM καλύπτει το 75-80% της συνολικής ολλανδικής παραγωγής φυσικού αερίου (λαμβανομένης υπόψη της κεφαλαιουχικής συμμετοχής της EBN, στην παραγωγή της NAM, η NAM καλύπτει περίπου το 45% της παραγωγής σε καθαρή συμμετοχική βάση). Επίσης, η EBN εμπορεύεται σε συνεχή βάση όλες τις κεφαλαιουχικές συμμετοχές μέσω της Gasunie. [...]*
156. Μέχρι το 1994, οι Ολλανδοί παραγωγοί υποχρεούνταν να πωλούν όλο το φυσικό αέριο που προοριζόταν για την ολλανδική αγορά στη Gasunie. Οι Ολλανδοί παραγωγοί μπορούσαν να πραγματοποιούν οι ίδιοι πωλήσεις στην εξαγωγική αγορά, καίτοι οι τιμές ελέγχονταν και εξακολουθούν να ελέγχονται από την κυβέρνηση. Επιπλέον, η Gasunie υποχρεούται να αγοράζει φυσικό αέριο από τα μικρά κοιτάσματα πριν από την παραγωγή υπό οικονομικούς όρους που καθορίζονται στην αρχή εφόσον ο παραγωγός έχει επιλέξει να προσφέρει το φυσικό αέριο στη Gasunie [...]*
157. Φαίνεται ότι, εν γένει, η κυβέρνηση των Κάτω Χωρών δεν θα ενέκρινε την τιμή σε μία συμφωνία εξαγωγής ολλανδικού αερίου εφόσον αυτή η τιμή ήταν χαμηλότερη της "καθαρής" τιμής της Gasunie, τη λεγόμενη "Norm Inkoop Prijs" (NIP ή Κανονιστική Τιμή Αγοράς). Κατ'αυτόν τον τρόπο, η κυβέρνηση εξασφαλίζει ότι λαμβάνει το μερίδιό της από την «πίτα του φυσικού αερίου».

158. [...]***¹⁴

13. [...]*

14. [...]*

159. Η NAM κατέχει δύο από τις τρεις ολλανδικές υπόγειες εγκαταστάσεις αποθήκευσης (εξαντλημένα αποθέματα φυσικού αερίου) τις οποίες έχει εκμισθώσει κατά 100% στη Gasunie. Η τρίτη εγκατάσταση, την οποία εκμεταλλεύεται η BP Amoco, έχει επίσης εκμισθωθεί εξ ολοκλήρου στη Gasunie. Συνεπώς, μόνον η Gasunie είναι σε θέση να προσφέρει υπόγειες εγκαταστάσεις αποθήκευσης στις Κάτω Χώρες. Λαμβανομένου υπόψη ότι υπάρχουν δύο ολλανδικά εξαντλημένα κοιτάσματα φυσικού αερίου που θα μπορούσαν να μετατραπούν σε υπόγειες εγκαταστάσεις αποθήκευσης για την εξυπηρέτηση της ολλανδικής αγοράς, είναι απίθανο οι εγκαταστάσεις αυτές να αναπτυχθούν από άλλους δεδομένων των συνεπαγόμενων κινδύνων. Οι εν λόγω κίνδυνοι σχετίζονται με την απαιτούμενη επένδυση και με το γεγονός ότι η Gasunie μπορούσε πάντα να μειώνει τα τιμολόγια της, καθιστώντας τοιουτοτρόπως την επένδυση μη προσοδοφόρα. Ας σημειωθεί επίσης ότι [...]*.

2. Η εταιρική διοικητική διάρθρωση της Gasunie

160. Η Gasunie ανήκει κατά 50% στο ολλανδικό κράτος και κατά 25% σε εκάστη των εταιρειών Exxon και Shell. Οι αποφάσεις λαμβάνονται με πλειοψηφία ψήφων [...]*. Δεν υπάρχουν ειδικές συμφωνίες των μετόχων. Συνεπώς, η Exxon δεν ασκεί **de jure** έλεγχο στη Gasunie υπό την έννοια του κανονισμού περί συγκεντρώσεων.
161. Όσον αφορά τον **de facto** έλεγχο, τα μέρη υποστηρίζουν ότι δεν υπάρχουν **κοινά συμφέροντα** μεταξύ Exxon και Shell. [...]*. Ωστόσο, για λόγους που παρατίθενται παρακάτω, δεν είναι αναγκαίο να αποφασιστεί κατά πόσον ή όχι η Exxon ασκεί **de facto** έλεγχο της Gasunie υπό την έννοια του κανονισμού περί συγκεντρώσεων.

3. Η θέση της Gasunie σχετικά με τις πωλήσεις φυσικού αερίου στην ολλανδική αγορά

162. Η Gasunie είναι η δεσπόζουσα ολλανδική εταιρεία διανομής με περίπου [...]*% των συνολικών πωλήσεων. Η Gasunie, κατά τη θέσπιση του νέου τιμολογιακού συστήματος της, αναγνωρίζει ρητώς τη δεσπόζουσα θέση της. [...]*¹⁵ Επιπλέον, σύμφωνα με το "Πρόγραμμα πωλήσεων φυσικού αερίου 1999" της Gasunie, η Gasunie εφοδιάζει. [...]*.
163. Η Gasunie κατέχει ή έχει αποκλειστικά δικαιώματα (α) στο σύνολο του ολλανδικού δικτύου αγωγών υψηλής πίεσης (με εξαίρεση μία γραμμή στο νότιο τμήμα των Κάτω Χωρών μέσω της οποίας εισάγεται φυσικό αέριο από το ΗΒ), (β) σε όλες τις εγκαταστάσεις επεξεργασίας και μίξης, (γ) στο σύνολο της αποθηκευτικής ικανότητας (υπόγεια και για υγροποιημένο φυσικό αέριο).
164. Φαίνεται επίσης από ορισμένα [έγγραφα]* ότι η Gasunie αντιμετωπίζει και θα συνεχίσει να αντιμετωπίζει αμελητέο ανταγωνισμό. Τα εν λόγω έγγραφα, που παρατίθενται στα ακόλουθα σημεία, υποστηρίζουν την εσωτερική εκτίμηση της Gasunie ότι είναι μία εταιρεία με δεσπόζουσα θέση.

165. [...]*

166. [...]*

15. [...]*

167. [...]*

168. [...]*

169. [...]*

4. Η θέση της Mobil στην ολλανδική αγορά

170. Η Mobil είναι ένας από τους τρεις πραγματικούς ανταγωνιστές. Σύμφωνα με τα μέρη, το μερίδιό της στην τοπική αγορά ανέρχεται σε 3%. Η Statoil (ή η νορβηγική κοινή επιτροπή διαπραγματεύσεων που εμπορεύεται όλες τις πωλήσεις νορβηγικού αερίου) έχει εκτιμώμενο μερίδιο αγοράς 4% μέσω της σύμβασης εφοδιασμού που έχει συνάψει με σημαντική μονάδα παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας. Η Entrade, μία εμπορική εταιρεία της ολλανδικής RDC Phem/Mega είναι ο άλλος ανταγωνιστής με μερίδιο αγοράς 4% που προκύπτει από την πώληση βρετανικού φυσικού αερίου σε βιομηχανικούς πελάτες και ένα σταθμό παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας εντός του πεδίου του ανήκοντος εν μέρει στη Zebra HCV αγωγού στο νότιο τμήμα των Κάτω Χωρών. Για τον εφοδιασμό ενός πελάτη έχει συνάψει συμφωνία μεταφοράς για την πρόσβαση τρίτων με την Gasunie.

171. Η θέση της Mobil στις Κάτω Χώρες προέρχεται από την **ευρωπαϊκή στρατηγική πωλήσεων φυσικού αερίου** [...]*. Αυτή η ευρωπαϊκή στρατηγική περιγράφεται στις ακόλουθες παραγράφους. Η περιγραφή αφορά επίσης την εκτίμηση της θέσης της Mobil στη γερμανική αγορά.

Ευρωπαϊκή στρατηγική πωλήσεων φυσικού αερίου της Mobil

172. [...]*

173. [...]*

174. [...]*

175. [...]*

176. [...]*

Η Mobil στις Κάτω Χώρες

177. [...]***¹⁶

178. [...]*

179. [...]*

180. [...]*

16. [...]*

(β) Οι γερμανικές αγορές διανομής μεγάλων ποσοτήτων σε μεγάλες αποστάσεις

Συμμετέχοντες στην αγορά

181. Στο τμήμα για τον ορισμό της αγοράς προϊόντος, η Επιτροπή καταλήγει ότι η αγορά διανομής μεγάλων ποσοτήτων σε μεγάλες αποστάσεις είναι μία ξεχωριστή αγορά προϊόντος όπου η είσοδος εξαρτάται από την καλή θέληση των κυριαρχουσών εταιρειών. Καταλήγει επίσης στο συμπέρασμα ότι η νέα είσοδος μέσω μιας νέας ιδιόκτητης επένδυσης υποδομής πιθανόν να μην συμβεί.
182. Οι κυριαρχούσες στην αγορά επιχειρήσεις είναι οι επιχειρήσεις που (α) αγοράζουν φυσικό αέριο από ξένους παραγωγούς, (β) είναι σε θέση να το μεταφέρουν στους πελάτες τους μέσω δικτύου αγωγών υψηλής πίεσης, (γ) είναι σε θέση να παρέχουν swing και (δ) είναι σε θέση να παρέχουν άλλες σχετικές υπηρεσίες. Εκτελούν αυτές τις υπηρεσίες είτε βάσει ιδιόκτητων υποδομών είτε διότι έχουν για μέρη αυτών των υπηρεσιών δικαίωμα πρόσβασης τρίτων.
183. Οι εταιρείες Ruhrgas, BEB, VNG, Thyssengas και Wingas είναι οι σημαντικότερες δραστηριοποιούμενες στην αγορά επιχειρήσεις. Όλες, εκτελούν τις προαναφερόμενες υπηρεσίες μέσω δικών τους επενδύσεων.
184. Η Ecxon είναι μία επιχείρηση με αξιοσημείωτη δραστηριότητα στη γερμανική αγορά μέσω της παλαιόθεν υπάρχουσας κοινής επιχείρησης 50/50 με τη Shell, τη **BEB**. Η Ecxon αναγνωρίζει ότι ελέγχει από κοινού με τη Shell τη BEB υπό την έννοια του κανονισμού περί συγκεντρώσεων. Η Ecxon έχει επίσης αναπτύξει έντονη δραστηριότητα στην σχετική αγορά μέσω της κατά 25% συμμετοχής της στη **Thyssengas**. Το υπόλοιπο της εταιρείας ανήκει στη Shell (25%) και τη RWE (50%). Η Ecxon αναγνωρίζει ότι ασκεί κοινό έλεγχο στη Thyssengas υπό την έννοια του κανονισμού περί συγκεντρώσεων.
185. Η **Ruhrgas** είναι η σημαντικότερη γερμανική εταιρεία μεταφοράς σε μεγάλες αποστάσεις. Τόσο η Ecxon, μέσω της BEB, όσο και η Mobil είναι μέτοχοι της Ruhrgas. Η συμμετοχή της BEB ισοδυναμεί με 29,5%. Το μεγαλύτερο μέρος των δικαιωμάτων ψήφου που συνδέεται με αυτή τη συμμετοχή (25%) ασκείται απευθείας: το υπόλοιπο (4,5%) είναι μέρος της λεγόμενης κοινοπραξίας Schubert στο εσωτερικό της Ruhrgas. Η κοινοπραξία Schubert καλύπτει το 15% των ψήφων στη Ruhrgas. Μέλη της κοινοπραξίας είναι η Mobil (μερίδιο 7,4%), η BEB (4,5%), η BPAmoco (0,5%) και η Preussag (2,6%). Οι ψήφοι πρέπει να εκφράζονται ως ένα ομοειδές σύνολο και οι κανόνες της κοινοπραξίας Schubert ορίζουν ότι κανένα μέλος δεν δύναται να κατέχει πλέον του [...] % των δικαιωμάτων ψήφου εντός της κοινοπραξίας. Τα μέρη υποστηρίζουν ότι, ως συνέπεια αυτών των κανόνων, τα τρέχοντα δικαιώματα ψήφου της BEB στην κοινοπραξία Schubert θα αποδοθούν, μετά τη συγκέντρωση, στη BPAmoco και Preussag. Ας σημειωθεί ότι οι μέτοχοι της Schubert έχουν δεσμευτεί να διαθέτουν το [...] % των αποδεδειγμένων εγχώριων πρόσθετων αποθεμάτων τους στη Ruhrgas. Αυτές οι προμήθειες στη RG μεταφέρονται από [...]*
186. Η Ruhrgas ελέγχεται επίσημα από τη λεγόμενη κοινοπραξία Bergemann, μία κοινοπραξία μετόχων που αντιπροσωπεύει το 59,76% των ψήφων. Η κοινοπραξία συγκεντρώνει το 25% των μετόχων της BPAmoco από κοινού με τις ψήφους που κατέχει ένας όμιλος Γερμανών παραγωγών άνθρακα και χάλυβα (που

δραστηριοποιούνται συχνά και στον τομέα της παραγωγής και διανομής ηλεκτρικής ενέργειας). Αυτοί οι πολύπλοκοι κανόνες αποσκοπούν στο να αποτρέψουν τον έλεγχο της Ruhrgas από πολυεθνικούς ομίλους πετρελαίου και φυσικού αερίου.

187. [...] ¹⁷
188. Επιπλέον, λαμβανομένης υπόψη της συμφωνίας των μετόχων μεταξύ της BEB και της Ruhrgas, απαιτείται το [...] % των ψήφων εάν το ζήτημα "είναι ουσιώδες για τη BEB". Το στοιχείο αυτό εξασφαλίζει, συνεπώς, στη BEB ένα δικαίωμα αρνησικυρίας για όλα τα ζητήματα που είναι ουσιώδη γι' αυτή. Τα μέρη επισημαίνουν ότι αυτή η ρήτρα ουδέποτε χρησιμοποιήθηκε. [...] *
189. [...] *. Φαίνεται συνεπώς ότι, παρά την έλλειψη de jure ελέγχου, οι εταιρείες πετρελαιοειδών επηρεάζουν de facto τη Ruhrgas.
190. Η Verbundnetz Gas (VNG) είναι μία εταιρεία διανομής μεγάλων ποσοτήτων σε μεγάλες αποστάσεις που δραστηριοποιείται στα νέα γερμανικά Länder. Ιδρύθηκε στη δεκαετία του 60 και ιδιωτικοποιήθηκε μετά την επανένωση της Γερμανίας. Οι σημερινοί μέτοχοί της είναι η Ruhrgas (36,8%), η Wintershall (15,8%), οι τοπικές κοινότητες (15,8%) και η BEB (10,5%). Επιπλέον, οι Statoil, Erdol-Erdgas Gommern, PreussenElektra και Gazprom κατέχουν εκάστη 5,2%. Συνάγεται ότι όλοι οι μέτοχοι της VNG με εξαίρεση τις τοπικές κοινότητες είναι παραγωγοί φυσικού αερίου ή/και εταιρείες διανομής μεγάλων ποσοτήτων σε μεγάλες αποστάσεις.
191. Η **Wingas**, μία κοινή επιχείρηση 65/35% μεταξύ Wintershall (θυγατρική της BASF) και Gazprom.
192. [...] *
193. Η EWE είναι de facto μία εταιρεία διανομής μεγάλων ποσοτήτων σε μικρές αποστάσεις δεδομένου ότι δεν ασχολείται με δραστηριότητες μεταπώλησης εισαγόμενου ή παραγόμενου από την ίδια φυσικού αερίου σε άλλες εταιρείες που χρησιμοποιούν δίκτυο υψηλής πίεσης (εταιρείες διανομής μεγάλων ποσοτήτων σε μεγάλες και μικρές αποστάσεις). Όμως, εισάγει απευθείας από τη Gasunie σημαντικό μέρος των πωλήσεων της φυσικού αερίου μέσω ιδιόκτητου αγωγού υψηλής πίεσης (LCV). Συνεπώς θεωρείται εταιρεία διανομής μεγάλων ποσοτήτων σε μεγάλες αποστάσεις.

Θέση στην αγορά

(a) Τοπική

194. Η BEB αναφέρει ότι το μερίδιό της στην αγορά της Βόρειας Γερμανίας (Schleswig-Holstein, Αμβούργο, Βρέμη και Niedersachsen) ανέρχεται σε [40-50] *%. Όμως, αυτή η περιφέρεια της "Βόρειας Γερμανίας" είναι μεγαλύτερη από την περιφέρεια οροθέτησης της BEB που περιλαμβάνει μόνο μέρη της Βρέμης και του Niedersachsen. Το υπόλοιπο είναι "περιοχή Ruhrgas", βάσει της οποίας η Ruhrgas είχε συνάψει με τη σειρά της συμφωνία οροθέτησης με την Erdgas Münster. Συνεπώς

17. [...] *

προκύπτει ότι το μερίδιο αγοράς της BEB στην περιφέρεια οροθέτησής της υπερβαίνει το [40-50]*%.

195. [...]*

196. [...]*

197. Ένα έγγραφο στρατηγικής της **RG** του Οκτωβρίου 1998 επισημαίνει ότι η εν λόγω εταιρεία, ως συνέπεια της GTGC, δεν μπορεί να διατηρήσει το 100% του μεριδίου της στην περιοχή της. Καίτοι δεν διατίθενται ακριβή δεδομένα, το γεγονός ότι η RG καλύπτει περίπου το [+50]*% των προμηθειών στις εταιρείες διανομής μεγάλων ποσοτήτων σε μικρές αποστάσεις που λειτουργούν στην περιοχή της είναι το καλύτερο διαθέσιμο ενδεικτικό στοιχείο για το μερίδιο αγοράς της.

198. Η **VNG** είχε, ακόμη και σύμφωνα με την απάντηση των μερών σε αίτημα βάσει του άρθρου 11, μερίδιο αγοράς 91% το 1997. Η **TG** είχε, σύμφωνα με τα μέρη. [...]*

(β) Στη γερμανική αγορά

199. Στο παρόν τμήμα όλα τα δεδομένα για τις πωλήσεις αναφέρονται στο 1997. Οι συνολικές εισαγωγές φυσικού αερίου στη Γερμανία ανέρχονται σε 75,6 BCM.

200. Η BEB παράγει το ήμισυ του γερμανικού φυσικού αερίου που ισοδυναμεί με [...]* BCM (δισ. κυβικά μέτρα) παραγωγής. Αγοράζει επίσης επιπλέον [...]* από τις Gasunie, Gazprom, DONG (η δανική κρατική επιχείρηση πετρελαίου και φυσικού αερίου), GFU (η νορβηγική επιχείρηση πωλήσεων φυσικού αερίου) και μικρό μέρος από άλλους Γερμανούς παραγωγούς. Η Thyssengas εισάγει [...]* BCM. Η Mobil εισάγει [...]* BCM από την ολλανδική εταιρεία παραγωγής στην οποία συμμετέχει και από τη Νορβηγία. Η Mobil παράγει επίσης φυσικό αέριο στη Γερμανία (περίπου το [...]*% της γερμανικής παραγωγής, που ισοδυναμεί με [...]* BCM). Η Ruhrgas εισάγει [...]* BCM από τις Κάτω Χώρες, τη Νορβηγία, τη Δανία και τη Ρωσία. Αγοράζει [...]* BCM παραγόμενου στη Γερμανία φυσικού αερίου. Η VNG εισάγει [...]* BCM. Η Wingas εισήγαγε 6,9 BCM. Η EWE εισάγει, όπως αναφέρεται παραπάνω, φυσικό αέριο από τη Gasunie. Ο όγκος αυτός ισοδυναμεί με [...]* BCM.

201. Βάσει των προαναφερόμενων στοιχείων για τις εισαγωγές, τα αντίστοιχα μερίδια αγοράς των παραπάνω εταιρειών διανομής μεγάλων ποσοτήτων σε μεγάλες αποστάσεις είναι [RG [50-60]*%, BEB [10-20]*%, VNG [10-20]*9%, Wingas [0-10]*%, TG [0-10]*%, Mobil [0-10]*% και EWE [0-10]*%.

Η στρατηγική της Mobil στη Γερμανία

202. Η Mobil περιγράφει στο έγγραφο ευρωπαϊκής στρατηγικής τη θέση της στη Γερμανία ως εξής:

[...]*

203. [...]*

204. [...]*

Εκτίμηση του ανταγωνισμού

(α) Η ολλανδική αγορά διανομής μεγάλων ποσοτήτων

Τα μέρη και η Gasunie αναγνωρίζουν σε εσωτερικά τους έγγραφα ότι η Gasunie κατέχει δεσπόζουσα θέση και θα τη διατηρήσει

205. Βάσει των εγγράφων που περιγράφονται στο τμήμα σχετικά με τη θέση των μερών στην αγορά, συνάγεται ότι η Gasunie κατέχει δεσπόζουσα θέση και θα τη διατηρήσει (το σημερινό μερίδιο αγοράς [80-90]*% - πιθανόν να παραμείνει στα ίδια επίπεδα για τα επόμενα [...] * 25 έτη).

Η πίεση του ανταγωνισμού εκ μέρους των άλλων ανταγωνιστών παραμένει περιορισμένη

206. Εκτός από τη Mobil, υπάρχουν δύο άλλοι σημερινοί ανταγωνιστές, η Statoil και η Entrade. Η Statoil αναφέρει ότι η "πολιτική της στην ολλανδική (και τη γερμανική) αγορά διανομής μεγάλων ποσοτήτων φυσικού αερίου μπορεί εν ολίγοις να χαρακτηριστεί ως μία προσέγγιση αναμονής (wait and see). [...] *.
207. Οι «άμεσες πωλήσεις» που πραγματοποιεί η Statoil στη μονάδα παραγωγής Eems είναι η μόνη σύμβαση πωλήσεων που έχει συναφθεί απευθείας από τη Statoil έτσι ώστε, βάσει των παραπάνω, η Επιτροπή εκτιμά ότι, συνολικά, η Statoil δεν μπορεί να θεωρηθεί ως ανταγωνιστής που θα εξακολουθεί να δραστηριοποιείται στην αγορά [...] *.
208. Ο άλλος πραγματικός ανταγωνιστής είναι η Entrade. Η Entrade έχει συνάψει [...] *. Το δυναμικό πωλήσεων της Entrade μέσω των αγωγών της φαίνεται να έχει σχεδόν εξαντληθεί. Το δυναμικό περαιτέρω αύξησης των πωλήσεων μέσω πρόσβασης τρίτων με τη Gasunie φαίνεται να είναι περιορισμένο [...] *.
209. Η Mobil έχει ετήσιες πωλήσεις φυσικού αερίου [...] * βάσει συμφωνίας. Περίπου [...] * είναι βρετανικής προέλευσης και το υπόλοιπο από την εκχώρηση αδειας του Βόρειου Friesland της Mobil (Anjum). Μία από αυτές τις συμφωνίες αφορά [...] *. Η Mobil επισημαίνει ότι δεν διαθέτει πλέον φυσικό αέριο υψηλού swing δικής της παραγωγής.

Δυνητικός ανταγωνισμός

210. [...] *
211. Τα μέρη αναφέρουν την εγγύτητα του υπάρχοντος τερματικού σταθμού φυσικού αερίου στο Zeebrugge με διαθέσιμη ικανότητα μεταφοράς και αγωγούς σύνδεσης που καθιστούν δυνατή την άμεση εισαγωγή υγροποιημένου φυσικού αερίου στις Κάτω Χώρες και, στην απάντησή τους, επισημαίνουν ότι η Sonatrach, μία αλγερινή εταιρεία φυσικού αερίου, θα μπορούσε δια του τρόπου αυτού να εισέλθει στην ολλανδική αγορά. Τα μέρη δεν προσκόμισαν στοιχεία για την υπάρχουσα διαθέσιμη ικανότητα μεταφοράς στον τερματικό σταθμό στο Zeebrugge και τους αγωγούς σύνδεσης. Όμως, οι νέες προμήθειες υγροποιημένου φυσικού αερίου είναι πολύ πιο δαπανηρές (κόστος 16-19 ct (HFL/κμ) απ' ό,τι οι προμήθειες αγωγού και δεν υπάρχει καμία ένδειξη ολοκληρωμένης κάθετης διάρθρωσης από τη Sonatrach σε άλλη

ευρωπαϊκή αγορά φυσικού αερίου. Συνεπώς, η δυνητική είσοδος της Sontatrach στις Κάτω Χώρες δεν θεωρείται και τόσο πιθανή.

212. Τα μέρη επισημαίνουν επίσης ότι η πρόσφατη συμφωνία πρόσβασης τρίτων που διασφάλισε η Gazprom με τη Ruhrgas διευκολύνει την πιθανή είσοδο της Gazprom στην ολλανδική αγορά. Δεδομένου ότι αυτή η συμφωνία θα μπορούσε να διευκολύνει την πιθανή είσοδο, δεν αυξάνει τις πιθανότητες μιας τέτοιας εισόδου. [...]*. Στην απάντησή τους, τα μέρη επισημαίνουν ότι η πιθανή ελάφρυνση από τη συμφωνία παράλληλων πωλήσεων αφορά μόνο την απευθείας εμπορία από τη Gazprom σε πελάτη της Gasunie. Όμως, όλοι οι πελάτες εκτός αυτών της Statoil, Entrade και Mobil (που αντιπροσωπεύουν το [80-90]*% της αγοράς) είναι πελάτες της Gasunie, έτσι ώστε η προστασία να είναι ουσιαστική.
213. Στην απάντησή τους, τα μέρη επισημαίνουν ότι μεγάλες ηπειρωτικές εταιρείες διανομής μεγάλων ποσοτήτων κατέχουν φυσικό αέριο σε διάφορα σημεία κατά μήκος των ολλανδικών συνόρων. Οι εταιρείες Distrigaz, Thyssengas, Wingas, SNAM, Gaz de France, BEB και Ruhrgas διαθέτουν προμήθειες που μπορούν δυνητικά να πωληθούν στην ολλανδική αγορά και δεν ισχύουν συμφωνίες παράλληλων πωλήσεων μεταξύ της Gasunie και αυτών των εταιρειών για τέτοιες πωλήσεις στην ολλανδική αγορά. Είναι αλήθεια ότι όλες οι εταιρείες διαθέτουν φυσικό αέριο σε διάφορα σημεία κατά μήκος των ολλανδικών συνόρων καθώς όλες, εκτός από τη Wingas, αγοράζουν φυσικό αέριο από τη Gasunie. Ακόμη και αν η σύμβαση θα επέτρεπε σε αυτές τις εταιρείες να μεταπωλούν το φυσικό αέριο της Gasunie στις Κάτω Χώρες, ή ακόμη και αν έχουν πρόσβαση σε παρακείμενο φυσικό αέριο από άλλες πηγές για να το πωλούν στις Κάτω Χώρες, είναι απίθανο οι εταιρείες αυτές να "θίξουν" τον προμηθευτή τους λαμβανομένου υπόψη του κινδύνου επιβολής αντιποίνων από τη Gasunie [...]*.
214. Ακόμα και αν δεν μπορεί να αποκλειστεί το ενδεχόμενο εισόδου μιας ή περισσότερων των προαναφερόμενων εταιρειών ή άλλης εταιρείας στην ολλανδική αγορά, η Επιτροπή μπορεί να καταλήξει στο συμπέρασμα ότι το πεδίο ανάπτυξης δυνητικού ανταγωνισμού είναι αμελητέο καθώς η ίδια η Gasunie δεν αναμένει ότι θα απολέσει μεγαλύτερο μερίδιο αγοράς [...]*. Η εκτίμηση αυτή λαμβάνει πλήρως υπόψη την τιμολογιακή διάθρωση της πρόσβασης τρίτων και των σχεδίων ελευθέρωσης της κυβέρνησης των Κάτω Χωρών.
215. Όσον αφορά τα τιμολόγια της Gasunie, η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι όλες οι πιθανές υπηρεσίες που είναι απαραίτητες για τη λειτουργία μιας επιχείρησης φυσικού αερίου στις Κάτω Χώρες περιλαμβάνονται στα τιμολόγια. Τοιούτοτρόπως, το εύρος των τιμολογίων έρχεται σε αντίθεση με τη μάλλον περιορισμένη προσέγγιση "μεταφορά μόνο μέσω αγωγού" που εφαρμόζει ο γερμανικός κλάδος φυσικού αερίου στην ισχύουσα VV για το φυσικό αέριο. Όμως, αυτά τα τιμολόγια δεν καθιστούν μια πρόσβαση πιθανότερη. Τα τιμολόγια βασίζονται στο εναλλακτικό κόστος του καταναλωτή για την παροχή της ίδιας υπηρεσίας και τοιούτοτρόπως υπολογίζονται βάσει του κόστους αντικατάστασης της υποδομής της Gasunie. Αν και η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι το τιμολόγιο μεταβιβάζει τις οικονομίες κλίμακας της Gasunie στον καταναλωτή [...]*.
216. [...]*

217. [...]*

Η Mobil βρίσκεται σε μία μοναδική θέση

218. [...]*

219. Τα μέρη υποστηρίζουν ότι η Mobil δεν διαθέτει μοναδικά πλεονεκτήματα για να ανταγωνιστεί στην ολλανδική αγορά και ότι κάθε νεοεισερχόμενος μπορεί να αποκτήσει και να υπερβεί τη θέση της Mobil στην ολλανδική αγορά. Τα μέρη επισημαίνουν ότι κάθε Ολλανδός παραγωγός με αδιάθετα αποθέματα έχει ορισμένες επιλογές εμπορίας: να εξάγει, να πωλήσει σε έμπορο, σε Ολλανδό τελικό χρήστη, στην RDC ή στη Gasunie. Καίτοι αυτό ισχύει, ας σημειωθεί ότι όλα τα υπάρχοντα αποθέματα έχουν δεσμευτεί από τη Gasunie εκτός από ένα μέρος των αποθεμάτων της Mobil. Η Mobil έχει [...]* BCM αποδεδειγμένα αποθέματα στις Κάτω Χώρες, εκ των οποίων [...]* BCM δεν έχουν ακόμα παραδοθεί. Επιπλέον, η Mobil έχει επιπλέον [...]* BCM πιθανών αποθεμάτων. [...]*. Και πάλι, αυτό καθιστά τη Mobil «μοναδική».

220. Επιπλέον, γίνεται αναφορά στη στρατηγική της Mobil που αναφέρει σαφώς [...]*

Η συγκέντρωση θα καταργήσει την Mobil ως ανταγωνιστή

221. Η συγκέντρωση μεταξύ Mobil και Ecxon θα μπορούσε υπό κανονικές συνθήκες να οδηγήσει σε ένα φθίνον, σε μεγάλο βαθμό, κίνητρο για την Mobil να ανταγωνίζεται την Gasunie. Η Ecxon έχει σημαντικό και κερδοφόρο μερίδιο στην Gasunie και θα υφίστατο ζημιές από τις χαμηλότερες αποδόσεις που προκύπτουν από τον ανταγωνισμό των τιμών μεταξύ των δύο επιχειρήσεών της. Ωστόσο, λαμβανομένων υπόψη των συμβατικών ρυθμίσεων βάσει των οποίων ιδρύθηκε η Gasunie, η Mobil δεν δύναται να συνεχίσει να ανταγωνίζεται την Gasunie.

222. Η συμφωνία που σύναψε το 1663 η Ecxon με τη Shell και την κυβέρνηση των Κάτω Χωρών απαιτεί την πώληση του ολλανδικού φυσικού αερίου της Ecxon στην Gasunie. Συνεπώς, η Ecxon θα μπορούσε να απαιτήσει συμφωνία τόσο από τη Shell όσο και από την κυβέρνηση των Κάτω Χωρών πριν από τον άμεσο ανταγωνισμό με την Gasunie. Ακόμα και αν υποθεθεί ότι η κυβέρνηση των Κάτω Χωρών θα επέτρεπε στην Mobil να ανταγωνίζεται την Gasunie λαμβανομένης υπόψη της στήριξης που παρέχει η κυβέρνηση για την ελευθέρωση της αγοράς φυσικού αερίου, δεν θα ήταν προς το οικονομικό συμφέρον της Shell να προβεί σε μία τέτοια συμφωνία ενόψει της τεράστιας απώλειας κερδών για την Gasunie η οποία προκύπτει από τον ανταγωνισμό των τιμών. [...]*

223. Η συγκέντρωση έχει συνεπώς μία επίπτωση ότι μόνον ένας από τους δύο «δραστηριοποιούμενους» πραγματικούς ανταγωνιστές της Gasunie θα αποχωρήσουν από την αγορά. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι η συγκέντρωση ενισχύει τη δεσπόζουσα θέση της Gasunie ως αποτέλεσμα της οποίας θα παρακαλυόταν σημαντικά ο ανταγωνισμός στην ολλανδική αγορά διανομής μεγάλων ποσοτήτων.

224. Στην απάντησή τους, τα μέρη επισημαίνουν ότι η συμπεριφορά στην αγορά της Gasunie δεν επηρεάστηκε από την παρουσία της Mobil ως ανταγωνιστή ούτε και θα αλλάξει εάν η Mobil και η Ecxon συγχωνευθούν διότι η τιμολόγηση του φυσικού αερίου καθορίζεται με αναφορά σε εναλλακτικά καύσιμα και οι υπηρεσίες τιμολογούνται συγκριτικά προς υπηρεσίες που παρέχονται αλλού στην Ευρώπη. Εάν

αυτός ο συλλογισμός γίνει αποδεκτός, ισοδυναμεί με την άποψη ότι ο ανταγωνισμός στον κλάδο του φυσικού αερίου είναι ασήμαντος. Αυτό σαφώς δεν αληθεύει, ακόμα και βάσει των εσωτερικών εγγράφων της ίδιας της Gasunie.

Ο κανονισμός περί συγκεντρώσεων εφαρμόζεται για την ενίσχυση μιας δεσπόζουσας θέσης που δεν κατέχουν τα μέρη της συγκέντρωσης

225. Ας σημειωθεί ότι το άρθρο 2 παράγραφος 3 του κανονισμού περί συγκεντρώσεων αναφέρει ότι η συγκέντρωση που δημιουργεί ή ενισχύει μία δεσπόζουσα θέση κηρύσσεται ασυμβίβαστη με την κοινή αγορά. Τοιουτοτρόπως, το άρθρο 2 παράγραφος 3 δεν περιορίζεται στην απαγόρευση μιας πράξης που θα οδηγήσει στη δημιουργία ή ενίσχυση μιας δεσπόζουσας θέσης *εκ μέρους ενός ή περισσότερων από τα μέρη της συγκέντρωσης* – βλ. επίσης αιτιολογικές σκέψεις 1, 5 και 7 στο προοίμιο του κανονισμού.
226. Ο συλλογισμός του Δικαστηρίου στην απόφαση για την υπόθεση *Kali und Salz*¹⁸ και του Πρωτοδικείου στην υπόθεση *Gencor*¹⁹ δεν προσφέρει έμμεση επιβεβαίωση του παραπάνω συμπεράσματος. Η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι η στήριξη είναι έμμεση καθώς αμφοτέρως οι θέσειςπραγματεύονται ολιγοπωλιακές δεσπόζουσες θέσεις.
227. Ωστόσο, το Δικαστήριο, στο σημείο 171 της απόφασης *Kali und Salz*, επιβεβαιώνει εν γένει ότι η δεσπόζουσα θέση που δημιουργείται ή ενισχύεται δεν χρειάζεται να αφορά ένα από τα μέρη της συγκέντρωσης:

Η συγκέντρωση που δημιουργεί ή ενισχύει μία δεσπόζουσα θέση των μερών της συγκέντρωσης με μία οντότητα που δεν συμμετέχει στη συγκέντρωση μπορεί να αποδειχθεί ασυμβίβαστη με το σύστημα ανόθευτου ανταγωνισμού που αναφέρεται στη Συνθήκη. Συνεπώς, εάν γινόταν αποδεκτό ότι μόνον συγκεντρώσεις που δημιουργούν ή ενισχύουν μία δεσπόζουσα θέση εκ μέρους των μερών της συγκέντρωσης καλύπτονταν από τον κανονισμό, ο σκοπός του όπως φαίνεται από τις προαναφερόμενες αιτιολογικές σκέψεις θα ήταν εν μέρει ανατρεπτικός. Τοιουτοτρόπως ο κανονισμός θα στερείτο μιας όχι ασήμαντης πτυχής της αποτελεσματικότητάς του, χωρίς αυτό να είναι αναγκαίο από την προοπτική της γενικής δομής του κοινοτικού συστήματος ελέγχου των συγκεντρώσεων.

228. Η Επιτροπή θεωρεί ότι η δημιουργία ή ενίσχυση δεσπόζουσας θέσης από τρίτο δεν αποκλείεται από το πεδίο εφαρμογής του άρθρου 2 παράγραφος 3 του κανονισμού περί συγκεντρώσεων. Επιπλέον, πρέπει να ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι η Gasunie είναι μία κοινή επιχείρηση στην οποία ένα από τα μέρη της συγκέντρωσης έχει σημαντικό συμφέρον.
229. Στην απάντησή τους, τα μέρη αναφέρουν ότι δεν υπάρχει προηγούμενο για την παραπάνω εφαρμογή του άρθρου 2 παράγραφος 3. Αυτό είναι ορθό, αλλά δεν έχει σχετίζεται με την παρούσα υπόθεση. Επιπλέον, τα μέρη ισχυρίζονται ότι δεν είναι απαραίτητο να εφαρμόζεται ο κανονισμός περί συγκεντρώσεων σε τέτοιες περιπτώσεις καθώς οι ευρωπαϊκές και εθνικές αρχές προστασίας του ανταγωνισμού έχουν άλλα μέσα στη διάθεσή τους για να αποτρέπουν καταχρηστικές πρακτικές της

18. Συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-68/94 και C-30/95 Γαλλία και άλλοι κατά Επιτροπής [1998] ΣΕΔ I-1375.

19. Απόφαση της 25^{ης} Μαρτίου 1999 στην υπόθεση Case T-102/96 Gencor κατά Επιτροπής (δεν έχει ακόμα αναφερθεί).

δεσπόζουσας θέσης τρίτου. Ωστόσο, ο κανονισμός περί συγκεντρώσεων προβλέπει διαρθρωτικό έλεγχο, «για να μην επιτρέπεται η δημιουργία ή ενίσχυση δεσπόζουσας θέσης», παρά ένα σύστημα ελέγχου των καταχρηστικών πρακτικών.

(β) Αγορά (ες) διανομής μεγάλων ποσοτήτων φυσικού αερίου σε μεγάλες αποστάσεις στη Γερμανία

Η μη ανταγωνιστική γερμανική αγορά φυσικού αερίου

230. Όπως αναφέρθηκε προηγουμένως στο τμήμα για τη γεωγραφική αγορά προϊόντος, υπάρχουν δύο τρόποι προσέγγισης της δραστηριότητας διανομής μεγάλων ποσοτήτων σε μεγάλες αποστάσεις στη Γερμανία. Θα μπορούσε να συναχθεί το συμπέρασμα ότι οι αγορές παραμένουν περιφερειακές και συνεπώς οι περιφέρειες ορίζονται παράλληλα με τις γραμμές των «περιφερειών παλαιάς οροθέτησης». Όμως, θα μπορούσε επίσης να θεωρηθεί ότι η αγορά είναι εθνική. Η Επιτροπή εξέτασε την αγορά διανομής μεγάλων ποσοτήτων σε μεγάλες αποστάσεις υπό το πρίσμα αμφότερων των προσεγγίσεων και θεωρεί ότι, ως συνέπεια της κοινοποιηθείσας πράξης, ενισχύεται η υπάρχουσα ενιαία (περιφερειακή αγορά) ή/ και η συλλογική (εθνική αγορά) δεσπόζουσα θέση.

Οι φραγμοί εισόδου στην αγορά είναι πολύ υψηλοί στη γερμανική αγορά διανομής μεγάλων ποσοτήτων σε μεγάλες αποστάσεις

231. Όπως αναφέρθηκε στο τμήμα για τη σχετική αγορά προϊόντος, οι φραγμοί προκύπτουν από τη σχετική με το εφάπαξ κόστος της επένδυσης φύση της σημαντικής κεφαλαιουχικής δαπάνης που απαιτείται για μία ιδιόκτητη υποδομή διανομής μεγάλων ποσοτήτων σε μεγάλες αποστάσεις, τις μακροπρόθεσμες συμβάσεις εφοδιασμού take-or-pay μεταξύ παραγωγών και εταιρειών διανομής μεγάλων ποσοτήτων σε μεγάλες αποστάσεις, τις ρήτρες παράλληλων πωλήσεων σε αυτές τις συμβάσεις και τις μακροπρόθεσμες συμβάσεις μεταξύ εταιρειών διανομής μεγάλων ποσοτήτων φυσικού αερίου σε μεγάλες αποστάσεις και των πελατών. Αυτό καθιστά τον κλάδο πολύ σταθερό. Στη Γερμανία, μέχρι τον Μάιο του 1998, η σταθερότητα ελεγχόταν με ιδιωτικές ρυθμίσεις (οι συμφωνίες οροθέτησης). Αναφέρθηκε επίσης στο τμήμα αυτό ότι βάσει του προτεινόμενου γερμανικού καθεστώτος πρόσβασης τρίτων στον κλάδο (υπόθεση αναφοράς VV για το φυσικό αέριο), δεν είναι πιθανό βάσει αυτής της πρόσβασης τρίτων να μπορεί να αμφισβητηθεί η θέση των εταιρειών διανομής μεγάλων ποσοτήτων σε μεγάλες αποστάσεις.

Συγκέντρωση του εφοδιασμού

232. Οι RG, BEB, TG και VNG καλύπτουν το [80-90]*% των εισαγωγών φυσικού αερίου στη Γερμανία. Αυτό καθιστά τον εφοδιασμό ιδιαίτερα συγκεντρωμένο και τα έγγραφα που αναφέρονται στο τμήμα για τη γεωγραφική αγορά (περιφερειακές αγορές) δείχνουν ότι λόγω του κοινού φόβου επιβολής αντιποίνων, θα συνεχιστεί η σταθερή σχέση μεταξύ των τεσσάρων εταιρειών.

Οι σχέσεις μεταξύ των δραστηριοποιούμενων στην αγορά επιχειρήσεων περιορίζουν περαιτέρω τα κίνητρα ανταγωνισμού μεταξύ των Ruhrgas, BEB και Thyssengas

233. Οι εταιρείες διανομής μεγάλων ποσοτήτων σε μεγάλες αποστάσεις έχουν ήδη όλες τους, πριν τη συγκέντρωση, κάποια μορφή συμμετοχικής σχέσης μεταξύ τους. Οι BEB και Thyssengas ελέγχονται από κοινού από τις Exxon και Shell. Οι BEB και Mobil είναι μέτοχοι στη Ruhrgas. Η Ruhrgas, η BEB και δύο μέτοχοι της Wingas (Gazprom και Wintershall) είναι μέτοχοι στη VNG. Από τα παραπάνω προκύπτει ότι οι σχέσεις μεταξύ της Wingas και των άλλων εταιρειών είναι λιγότερο ισχυρές από εκείνες μεταξύ των BEB, Thyssengas και Ruhrgas.
234. Οι Ruhrgas, BEB και Thyssengas αγοράζουν από κοινού σημαντικό μέρος του εκτός γερμανικής προέλευσης φυσικού αερίου τους (RG [...]*%, BEB [...]*% και TG [...]*%). Αυτό συνεπώς οδηγεί σε συμμετρία του κόστους σε «συνοριακό επίπεδο». Επιπλέον, οι εταιρείες αυτές μεταφέρουν επίσης σημαντικό μέρος του φυσικού αερίου τους μέσω ιδιόκτητων αγωγών²⁰. Συνεπώς έχουν επίγνωση αυτού του μέρους του κόστους.

Διαφάνεια της αγοράς

235. Τέλος, η αγορά χαρακτηρίζεται από διαφάνεια στο βαθμό που εκάστη των εταιρειών διανομής μεγάλων ποσοτήτων σε μεγάλες αποστάσεις θα γνωρίζουν άμεσα πότε ένας πελάτης τους άλλαξε προμηθευτή και, επιπλέον, ποιος είναι ο άλλος προμηθευτής.

Δεν υπάρχουν κίνητρα ανταγωνισμού για άλλες εταιρείες διανομής μεγάλων ποσοτήτων σε μεγάλες αποστάσεις

236. Κανένας από τους συμμετέχοντες στην αγορά εκτός από την Wingas δεν έχει συμφέρον από την εμφάνιση άλλου συμμετέχοντος στην αγορά της περιφέρειας. Δεν αναμένεται ότι η VNG θα καταβάλλει προσπάθειες για να το κάνει. Αυτό οφείλεται στις κεφαλαιουχικές συμμετοχές μειοψηφίας των Ruhrgas και BEB στη VNG, την κοινή επιχείρηση διανομής μεγάλων ποσοτήτων σε μικρές αποστάσεις μεταξύ των RG και VNG σε ορισμένα από τα Neue Bundesländer και στο γεγονός ότι η VNG δεν έχει ιδιόκτητους αγωγούς υψηλής πίεσης ούτε και εγκαταστάσεις αποθήκευσης εκτός του βασικού εδάφους της στα Neue Bundesländer. Επιπλέον, οι άλλοι μέτοχοι δεν θα έχουν συμμετοχή στην εταιρεία που αμφισβητεί την RG και την BEB στην περιοχή τους (η περιοχή TG απέχει πολύ) και υπάρχει κίνδυνος επιβολής αντιποίνων. Οι μέτοχοι μάλλον θα επιθυμούσαν να επιστρέψει η εταιρεία το ταχύτερο δυνατό ορισμένα μερίσματα από τη βασική επιχειρηματική της δραστηριότητα στα Neue Bundesländer.
237. Η EWE θα μπορούσε να έχει κάποιες δυνατότητες να αυξήσει το μερίδιό της στις εισαγωγές έναντι της μεταπώλησης μέρους της περιοχής πωλήσεων “Ems Weser” υποκαθιστώντας αγορές από την Gasunie με αγορές από την BEB. Όμως, πωλήσεις της EWE εκτός της περιοχής πωλήσεων “Ems Weser” καθιστούν την εταιρεία

20. DEUDAN (αγωγός που μεταφέρει δανικό φυσικό αέριο στη Γερμανία: [...]*%, BEB [...]*%· NETRA (αγωγός που μεταφέρει νορβηγικό αέριο στη Βόρεια Γερμανία): BEB [...]*%, Ruhrgas [...]*%· Salzwedel-Βερολίνο (επέκταση του NETRA στο Βερολίνο): BEB [...]*%, Ruhrgas [...]*%· VNG [...]*%· NETG (αγωγός που μεταφέρει ολλανδικό φυσικό αέριο LCV στη Γερμανία): Ruhrgas [...]*%, Thyssengas [...]*%· METG (αγωγός που μεταφέρει ολλανδικό φυσικό αέριο LCV στη Γερμανία): Ruhrgas [...]*%, Exxon και Shell εκάστη [...]*%· SETG (επέκταση του METG): Ruhrgas [...]*%, Exxon και Shell εκάστη [...]*% (οι αγωγοί NETG-METG-SETG είναι προεκτάσεις ο ένας του άλλου)· EVG (σύνδεση αγωγού στην Κεντρική Γερμανία): Ruhrgas.

ευπρόσβλητη στην επιβολή αντιποίνων από τη BEB και την RG. Και καθώς είναι περισσότερο ευπρόσβλητη στην επιβολή αντιποίνων από τη BEB και την RG απ' ό,τι η BEB και η RG στην επιβολή αντιποίνων από την EWE, είναι απίθανο η EWE να επεκτείνει τη θέση της στην αγορά διανομής μεγάλων ποσοτήτων σε μεγάλες αποστάσεις αγοράζοντας φυσικό αέριο από την Gasunie για πωλήσεις εκτός της περιοχής "Ems Weser".

Περιορισμένη ικανότητα της Wingas να αυξήσει περαιτέρω το μερίδιο αγοράς της

238. Η **Wingas**, λαμβανομένης υπόψη της ιστορικής θέσης της ως μιας εταιρείας που εφαρμόζει εμφανώς επιθετική στρατηγική, σαφώς δεν είναι μέλος του ολιγοπωλίου. Ήταν η πρώτη και μέχρι σήμερα η μόνη εταιρεία που δημιούργησε ενδοκλαδικό ανταγωνισμό στη Γερμανία κατασκευάζοντας και επεκτείνοντας περαιτέρω ένα ιδιόκτητο δίκτυο αγωγών υψηλής πίεσης HCV. Ουδέποτε συνήψε συμφωνία οροθέτησης με τις Ruhrgas, BEB και Thyssengas. Όμως, η έρευνα της Επιτροπής οδήγησε σε ορισμένα στοιχεία που ενισχύουν το συμπέρασμα ότι η Wingas δεν θα είναι σε θέση να αμφισβητήσει περισσότερο το ολιγοπώλιο.
239. Η εταιρεία ανακοίνωσε ότι βάσει της σημερινής επένδυσής της, θα μπορούσε να φθάσει μερίδιο αγοράς της τάξης του 15%. Σύμφωνα με τα μέρη, κατέχει γύρω στο 12% της συμβατικής αγοράς. Συνεπώς προσεγγίζει το στόχο της. Βάσει εσωτερικών εγγράφων των μερών, είναι σαφές ότι η αγορά πέτυχε σταθεροποίηση και ότι η Wingas βρισκόταν ήδη στην πορεία εδραίωσης της θέσης της. Για παράδειγμα, [...]*
240. [...]*
241. [...]*
242. Αυτή η νέα συνεργασία με τη RG είχε ως αποτέλεσμα τη συμμετοχή κατά 4% της RG στη Gazprom και τη σύναψη νέας μακροπρόθεσμης συμφωνίας take-or-pay μέσω της οποίας η RG υποχρεούται να αγοράζει το [...]* της ζήτησης γερμανικού φυσικού αερίου από τη Gazprom· τοιουτοτρόπως η Gazprom προετοιμάζεται να εφοδιάζει μέχρι [...]*. Ως μέρος αυτής της συμφωνίας, η RG απαλλάσσεται από τις υποχρεώσεις αγοράς της στο βαθμό που η Gazprom/Gazexport πωλεί φυσικό αέριο στη Γερμανία σε ανταγωνισμό με τη Ruhrgas, [...]*. Ένας από τους μετόχους της Wingas και ο σημαντικότερος προμηθευτής της φυσικού αερίου (Gazprom) συμφώνησαν τοιουτοτρόπως με το βασικό ανταγωνιστή (Ruhrgas) να περιορίσουν την περαιτέρω ανάπτυξη της Wingas. Ως εκ τούτου η Επιτροπή μπορεί εύλογα να συνάγει το συμπέρασμα ότι οι μελλοντικές δυνατότητες της Wingas να «θίξει» τις κυριαρχούσες στην αγορά επιχειρήσεις είναι πολύ περιορισμένες.

Ενδείξεις μη ανταγωνιστικών όρων

243. Γίνεται μνεία στη σημαντική ROCE των γερμανικών εταιρειών διανομής μεγάλων ποσοτήτων. [...]*. Μέχρι σήμερα μόνον η VNG έχει αποφέρει ελάχιστα κέρδη. Όσον αφορά τη VNG αξιωματικά σημειωθεί ότι αυτό οφείλεται πιθανόν στις τεράστιες επενδύσεις που έπρεπε να κάνει μετά την επανένωση της Γερμανίας. Όμως, αυτό δείχνει επίσης ότι οι σημερινοί μέτοχοι έχουν συμφέρον να δείχνουν χαμηλή αξία για την εταιρεία

21. [...]* – παράρτημα 49.21 (τα πλάγια στοιχεία προστέθηκαν). Επίσης [...]* – παράρτημα 49.26.

καθώς αυτό μειώνει τον κίνδυνο να ζητήσει η BVS (πρώην Treuhandanstalt) την αναδρομική καταβολή υψηλού ποσού κατόπιν απόφασης δικαστηρίου.

244. Το 1996, οι τιμές στους τελικούς καταναλωτές στη Γερμανία είναι, κατά σταθμισμένο μέσο όρο, υψηλότερες από το ΗΒ, τις Κάτω Χώρες και το Βέλγιο. Είναι ελάχιστα χαμηλότερες από την Ιταλία. Η Γαλλία είναι η ακριβότερη αγορά²². Για την περίοδο 1997-Μάιος 1999, οι γερμανικές τιμές σε εμπορικούς πελάτες, εταιρείες και περιστασιακούς βιομηχανικούς πελάτες ήσαν, αδιάλειπτα, μεταξύ των υψηλότερων των προαναφερόμενων έξι χωρών. Το συμπέρασμα αυτό ισχύει για τιμές προ και μετά φόρου.

Ενιαία κυριαρχία στην παλαιά οροθετημένη περιφέρεια

245. Στο τμήμα για τη σημασία των συμμετεχόντων στην αγορά, επισημαίνεται ότι εκάστη των Ruhrgas, BEB, Thyssengas και VNG έχουν εκτιμήσει ότι τα μερίδια αγοράς στις αντίστοιχες περιφέρειές τους υπερβαίνουν το 50%. Καίτοι οι συμφωνίες παλαιάς οροθέτησης δεν ισχύουν πλέον, μπορεί να εφαρμόζεται ακόμα πολύ σημαντική προστασία του εδάφους τους μεταξύ των «παραδοσιακών» εταιρειών διανομής μεγάλων ποσοτήτων σε μεγάλες αποστάσεις. Προπάντων αν ληφθεί υπόψη ο κοινός εφοδιασμός σε εισαγόμενο φυσικό αέριο. Καθώς υπάρχουν σαφείς ρυθμίσεις μεταξύ των εταιρειών σχετικά με το μέρος του κοινού εισαγόμενου φυσικού αερίου που προορίζεται για κάθε εταιρεία, δεν πρόκειται να «θίξει» η μία την άλλη με το μερίδιο εισαγόμενου φυσικού αερίου που έχει στο έδαφος των άλλων. Δεύτερον, υπάρχουν οι λεγόμενες επιστολές παράλληλων πωλήσεων. Μέσω αυτών των επιστολών οι πωλήσεις του ενός μέρους στο έδαφος του άλλου μπορούν να εκπίπτουν από την υποχρέωση αγοράς που το «θιγόμενο» μέρος έχει έναντι του «θιγόντος» μέρους [...]*. Τρίτον, υπάρχει ο φόβος της επιβολής αντιποίνων. Βάσει των προαναφερομένων, οι BEB, Thyssengas και VNG θεωρούνται ότι έχουν δεσπόζουσα θέση στην περιοχή τους.

Ολιγοπωλιακή κυριαρχία

246. Η ανάπτυξη της αγοράς αναμένεται να παραμείνει σταθερή σε 2-3% ετησίως κατ' ανώτατο όριο. Ενώ τα μέρη επισήμαναν ότι ως αποτέλεσμα μιας τέτοιας ανάπτυξης θα μπορούσε να υπάρχει ένα άνοιγμα εφοδιασμού από το [...]* και εξής, η συγκεκριμένη ανάπτυξη της αγοράς δεν μπορεί παρά να θεωρηθεί, το πολύ, συγκρατημένη.
247. Η ελαστικότητα των τιμών για τη ζήτηση φυσικού αερίου είναι περιορισμένη· οι τιμές είναι μάλλον ανελαστικές. Υπάρχουν πολλές ενδείξεις στο φάκελο ότι ένας «πόλεμος τιμών» θα αφάνιζε το περιθώριο του καθενός και ότι τόσο οι παραγωγοί όσο και οι εταιρείες διανομής μεγάλων ποσοτήτων (βλ. το τμήμα «οι περιφέρειες παλαιάς οροθέτησης παραμένουν σημαντικές λαμβανομένου υπόψη του φόβου επιβολής αντιποίνων» παραπάνω) το γνωρίζουν και ενεργούν αναλόγως.
248. Υπό το πρίσμα του μη ανταγωνιστικού χαρακτήρα της αγοράς που συζητήθηκε παραπάνω, της περιορισμένης ανάπτυξης της αγοράς και της περιορισμένης

22. Πίνακας 3.13 στο «Ανταγωνισμός και ελευθέρωση των ευρωπαϊκών αγορών φυσικού αερίου – Μία ποικιλότητα μοντέλων», Jonathan P. Stern, Βασιλικό Ινστιτούτο Διεθνών Υποθέσεων (Royal Institute of International Affairs), 1998.

ευαισθησίας της ζήτησης στις διακυμάνσεις των τιμών, η Επιτροπή θεωρεί ότι υπάρχει ήδη πριν τη συγκέντρωση μία ολιγοπωλιακή δεσπόζουσα θέση μεταξύ τουλάχιστον των Ruhrgas, BEB και Thyssengas στη γερμανική αγορά διανομής μεγάλων ποσοτήτων σε μεγάλες αποστάσεις.

249. Η βέλτιστη απεικόνιση της ύπαρξης συλλογικής δεσπόζουσας θέσης είναι ότι η BASF, πιθανόν ο μεγαλύτερος χρήστης φυσικού αερίου στη Γερμανία, έκρινε απαραίτητο να επενδύσει σε ένα ιδιόκτητο δίκτυο αγωγών προκειμένου να έχει πρόσβαση σε φθηνότερο φυσικό αέριο. Χρησιμοποίησε τη μόχλευση της ζήτησής της για να συνδράμει τη δημιουργία της Wings.

Αποτέλεσμα της συγκέντρωσης

Η Mobil κατέχει αποκλειστικά θέση πρωταγωνιστή σε μία περισσότερο ελευθερωμένη γερμανική αγορά φυσικού αερίου

250. Η Mobil κατέχει σήμερα μερίδιο αγοράς [0-10]*%. Το ποσοστό αυτό όμως αποτελεί σημαντική υποεκτίμηση του ανταγωνιστικού δυναμικού της στη γερμανική αγορά. [...]*.
251. Η Mobil βρίσκεται σε μία κάπως άτυπη κατάσταση στη Γερμανία. Η Mobil παράγει σημαντικό μέρος του γερμανικού φυσικού αερίου ([...]*%) και τοιουτοτρόπως καλύπτει το [...]*% της κατανάλωσης γερμανικού φυσικού αερίου. Η Mobil έχει επίσης κεφαλαιουχική συμμετοχή στην Erdgas Münster και τη Ruhrgas (Μέλος του Εποπτικού Συμβουλίου). Αποτελεί συνεπώς μέρος του γερμανικού κατεστημένου στον τομέα του φυσικού αερίου. Αυτός πιθανόν είναι ο λόγος για τον οποίο η Mobil ήταν σε θέση να εισάγει φυσικό αέριο χωρίς να έχει ιδιόκτητο δίκτυο αγωγών υψηλής πίεσης μέσω πρόσβασης τρίτων με ιδιαίτερα την BEB (ο στενός εταίρος της στη γερμανική παραγωγή). [...]*.
252. [...]*
253. Οι δυνατότητες της Mobil για μεγαλύτερο ανταγωνισμό στη γερμανική αγορά χάρη στην ελευθέρωση θα εξαλειφθούν πλήρως. Αντίθετα προς την Mobil μεμονωμένα, η συγχωνευθείσα οντότητα θα σημειώσει περισσότερες ζημιές παρά κέρδη από την ελευθέρωση απ' ό,τι οι μεμονωμένες εταιρείες Exxon και Mobil πριν.

Ενίσχυση της κεφαλαιουχικής σχέσης μεταξύ Exxon/Shell και Ruhrgas

254. Ως συνέπεια της συγκέντρωσης, οι κεφαλαιουχικές σχέσεις μεταξύ Exxon/Mobil και Shell με τη Ruhrgas θα ενισχυθούν περαιτέρω. Τα μέρη υποστηρίζουν βάσει της τυπικής εταιρικής διοικητικής διάρθρωσης της Ruhrgas ([...]*) ότι ο αντίκτυπος της ενοποιημένης οντότητας στη Ruhrgas δεν θα αυξηθεί, αλλά μάλλον θα μειωθεί.
255. [...]*. Τα συμφέροντα της Exxon και της Shell στην ευρωπαϊκή παραγωγή φυσικού αερίου και στη διανομή μεγάλων ποσοτήτων φυσικού αερίου στις Κάτω Χώρες και τη Γερμανία είναι όλα κοινά. Συνεπώς, τα οικονομικά τους συμφέροντα είναι παράλληλα. Αυτό, παρά τη σαφή φιλοσοφία της Exxon και της Shell για ορισμένα στοιχεία της δραστηριότητας διανομής μεγάλων ποσοτήτων όπως για παράδειγμα οι συζητήσεις για το μελλοντικό ρόλο της Gasunie, θα αποτελέσει μία ορθή βάση για τα κοινά συμφέροντα. Ως εκ τούτου, μετά τη συγκέντρωση, μόνον η BP πρέπει να

πειστεί ώστε να ευθυγραμμιστεί με τα κοινά συμφέροντα Exxon/Mobil, συγκριτικά προς τη BP και τη Mobil πριν τη συγκέντρωση. Αυτό αυξάνει σημαντικά το πεδίο της συγχωνευθείσας εταιρείας για ενίσχυση της de facto επιρροής της στη Ruhrgas.

256. Επιπροσθέτως, ακόμα και χωρίς τη δυνατότητα της συγχωνευθείσας οντότητας να αυξήσει την επίδρασή της στη Ruhrgas, η ενίσχυση των κεφαλαιουχικών σχέσεων μεταξύ εταιρειών στην ίδια αγορά αυξάνει τη δυνατότητα χρησιμοποίησης της ισχύος στην αγορά. Για να αξιολογηθεί το επίπεδο συγκέντρωσης στη συγκεκριμένη αγορά πριν τη συγκέντρωση και ο αντίκτυπος της συγκέντρωσης, η Επιτροπή εκτίμησε δείκτες ΗΗΙ που λαμβάνουν υπόψη την ύπαρξη αμοιβαίας εξαγοράς μετοχών μεταξύ των περισσότερων από τις δραστηριοποιούμενες στη συγκεκριμένη αγορά επιχειρήσεων. Ο υπολογισμός αυτός βασίστηκε στην εργασία των Bresnahan και Salop²³. Υποτίθεται ότι η BEB αναγνωρίζεται από κοινού με τους κατόχους της, Exxon και Shell. Βάσει αυτής της υπόθεσης ο ΗΗΙ θα αυξηθεί κατά 139 μονάδες από 4234 σε 4382. Μία τέτοια αύξηση σε αυτό το επίπεδο συγκέντρωσης αποτελεί ένδειξη του πεδίου ουσιαστικής αύξησης της ισχύος στην αγορά.

Έλεγχος της Erdgas Münster, ενός δυνητικού ανταγωνιστή

257. Ως συνέπεια της συγκέντρωσης, η BEB και η Mobil θα ελέγχουν την εταιρική διοικητική διάρθρωση της EGM. Η Mobil θα είχε συμφέρον, πριν τη συγκέντρωση, να διατηρήσει τη δυνατότητα ανάπτυξης της μόνης εταιρείας διανομής μεγάλων ποσοτήτων σε μικρές αποστάσεις που δεν εξαρτάται από τις υπηρεσίες διανομής μεγάλων ποσοτήτων των εταιρειών διανομής μεγάλων ποσοτήτων σε μεγάλες αποστάσεις σε δυνητικό ανταγωνιστή εντός ενός μελλοντικού περιβάλλοντος απελευθερωμένης αγοράς. Η δυνατότητα να αποτελεί δυνητικό ανταγωνιστή θα εξαλειφθεί μετά τη συγκέντρωση μέσω της εφαρμογής επίσημου ελέγχου στην EGM διότι, αντίθετα προς την Mobil μεμονωμένα, η συγχωνευθείσα οντότητα θα έχει περισσότερες ζημίες παρά κέρδη από την ελευθέρωση απ' ό,τι οι μεμονωμένες εταιρείες Exxon και Mobil πριν.

Συμπέρασμα

258. Συνάγεται, συνεπώς, ότι η συγκέντρωση ενισχύει (α) τις μεμονωμένες δεσπόζουσες θέσεις των Ruhrgas, BEB και Thyssengas εντός της περιφέρειάς τους ή/και (β) τη συλλογική δεσπόζουσα θέση μεταξύ των Ruhrgas, BEB και Thyssengas στη γερμανική αγορά διανομής μεγάλων ποσοτήτων σε μεγάλες αποστάσεις αποτέλεσμα της οποίας θα είναι να παρακωλύεται σημαντικά ο ανταγωνισμός στις αγορές αυτές.
259. Στην απάντησή τους, τα μέρη επισημαίνουν ότι με βάση μόνο [το μερίδιο αγοράς 0-10%]* της Mobil, [...] και το γεγονός ότι οι BEB και Thyssengas, οι άλλες οντότητες που ελέγχονται από τα μέρη, έχουν μερίδιο αγοράς μόλις [10-20]*%, η κοινοποιηθείσα πράξη δεν μπορεί να παρακωλύσει, κατά πολύ λιγότερο να παρακωλύσει σημαντικά, τον ανταγωνισμό οιοσδήποτε κι αν είναι ο ορισμός αγοράς. Τα μέρη υποστηρίζουν ότι ο κανονισμός περί συγκεντρώσεων θεσπίζει ένα διττό έλεγχο και ότι η αρχή αυτή έγινε αποδεκτή από την Επιτροπή και επιβεβαιώθηκε από τα δικαστήρια της Κοινότητας.

23. Bresnahan, T.F. and Salop, S.C., "Quantifying the competitive effects of joint ventures", International Journal of Industrial Organisation, τεύχος.4 (1986) σελ. 155-175.

260. Ωστόσο, όπως αναφέρθηκε παραπάνω, οι αλλαγές στη σχετική αγορά που προκύπτουν από τη συγκέντρωση προέρχονται όχι μόνον από την παρούσα θέση της Mobil στην αγορά διανομής μεγάλων ποσοτήτων σε μεγάλες αποστάσεις, αλλά και από το δυναμικό της Mobil [...] και την ενίσχυση των κεφαλαιουχικών σχέσεων μεταξύ των κυριαρχουσών στην αγορά επιχειρήσεων όπως εκφράστηκε στον υπολογισμό του ΗΗΙ.

ΥΠΟΓΕΙΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗΣ

Σχετική αγορά προϊόντος

261. Οι υπόγειες εγκαταστάσεις αποθήκευσης είναι βασικές εγκαταστάσεις για την παροχή «swing». Αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό για τη ζήτηση φυσικού αερίου από τις τοπικές εταιρείες διανομής. Συνεπώς, η Επιτροπή συμφωνεί με τα μέρη ότι αυτό αποτελεί ξεχωριστή αγορά προϊόντος.

Σχετική γεωγραφική αγορά

262. Υπάρχουν δύο ειδών εγκαταστάσεις αποθήκευσης: διάταξη πόρου και διάταξη σπηλαίου (βλ. συζήτηση LCV/HCV προηγουμένως). Η οικονομική ακτίνα για αποθήκευση με διάταξη πόρου είναι μικρότερη των 200 χλμ ενώ για τη διάταξη σπηλαίου, η οικονομική απόσταση από τον τελικό χρήστη περιορίζεται σε 50 χλμ.

263. Τοιουτοτρόπως μπορεί να σκιαγραφηθεί μία διακεκριμένη γεωγραφική αγορά προϊόντος για τις εγκαταστάσεις αποθήκευσης με διάταξη πόρου στη Νότια Γερμανία, συγκεκριμένα μία περιοχή 200 χλμ γύρω από το Μόναχο.

Υπόγειες εγκαταστάσεις αποθήκευσης που εξυπηρετούν το νότιο τμήμα της Γερμανίας

264. Προς το παρόν υπάρχουν πέντε υπόγειες εγκαταστάσεις αποθήκευσης με διάταξη πόρου που βρίσκονται σχετικά πλησίον του Μονάχου. Επιπλέον, λαμβανομένης υπόψη της ακτίνας των 200 χλμ μιας εγκατάστασης με διάταξη πόρου, μία άλλη εγκατάσταση (Eschenfelden) καλύπτει ολόκληρη την περιοχή γύρω στο Μόναχο. Οι εγκαταστάσεις αυτές εξυπηρετούν το νότιο τμήμα της Γερμανίας, που αποτελεί σημαντικό μέρος της κοινής αγοράς.

265. Ο ακόλουθος πίνακας παρέχει επισκόπηση αυτών των εγκαταστάσεων, του όγκου αποθήκευσης και του μέγιστου ποσοστού απόληψης, καθώς επίσης και ένδειξη των συμμετοχών κυριότητας.

ΕΠΩΝΥΜΙΑ	ΚΥΡΙΟΤΗΤΑ	ΟΓΚΟΣ ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗΣ (MCM)	ΜΕΓΙΣΤΗ ΑΠΟΛΗΨΗ (MCM ημερησίως)
Wolfersberg	RWE-DEA 100%	[...]*	[...]*
Schmidthausen	Preussag, Mobil και BEB : 33,3% εκάστη	[...]*	[...]*
Breitbrunn-Eggstadt	RWE-DEA 80%· Mobil 20%	[...]*	[...]*
Breitbrunn	Ruhrigas	[...]*	[...]*
Bierwang	Ruhrigas	[...]*	[...]*

Inzenham-West	RWE-DEA	[...]*	[...]*
Eschenfelden	RG 2/3· EWAG 1/3	[...]*	[...]*
ΣΥΝΟΛΟ		[...]*	[...]*

266. Από την παραπάνω ικανότητα, η [...]*.
267. Η RG έχει το δικαίωμα επικαρπωτή (κυριότητα + εκμίσθωση) σε [...]*% του όγκου αποθήκευσης και του ημερήσιου δυναμικού απόληψης [...]*
268. Ωστόσο, τα μέρη έχουν συμμετοχή σε [...]* από τις 16 εξαντλημένες βαυαρικές δεξαμενές που μπορεί εύλογα να υποθεθεί ότι είναι κατάλληλες για μετατροπή σε υπόγεια εγκατάσταση αποθήκευσης που θα εξυπηρετεί την περιφέρεια του Μονάχου. Σύμφωνα με τα μέρη, οι τέσσερις εξαντλημένες δεξαμενές στις οποίες δεν έχουν συμμετοχή θα μπορούσαν να μετατραπούν σε εγκαταστάσεις αποθήκευσης με λειτουργικό όγκο φυσικού αερίου γύρω στα [...]* MCM. Ωστόσο, σύμφωνα με τους δικαιούχους της άδειας και άλλους ενδιαφερόμενους τρίτους, το δυναμικό αυτών των δεξαμενών θα ήταν μόλις [...]* MCM και διατυπώθηκαν επιφυλάξεις όσον αφορά την καταλληλότητα ορισμένων από τα συγκεκριμένα κοιτάσματα.
269. Αφετέρου, οι [...]* εξαντλημένες δεξαμενές στις οποίες τα μέρη έχουν συμμετοχή διαθέτουν, σύμφωνα με τα μέρη, χωρητικότητα γύρω στα [...]* MCM ωφέλιμο όγκο φυσικού αερίου. Επιπλέον, τα μέρη έχουν συμμετοχή στα μεμονωμένα κοιτάσματα με το υψηλότερο δυναμικό σε ωφέλιμο όγκο φυσικού αερίου.
270. [...]*
271. Όμως, ως συνέπεια της συγκέντρωσης, οι δυνατότητες αυτές στην περιοχή του Μονάχου θα αξιολογηθούν λαμβάνοντας υπόψη την κατά 36% συμμετοχή της BEB και της Mobil στο μετοχικό κεφάλαιο της Ruhrgas. Συνεπώς, το πιθανότερο είναι (α) ότι η Exxon/Mobil θα αρχίσουν να ανταγωνίζονται μεταξύ τους στην περιοχή και (β) ότι οι ανταγωνιστές της Ruhrgas θα έχουν τη δυνατότητα να αναπτύξουν συμπληρωματικές εγκαταστάσεις αποθήκευσης.
272. Συνεπώς, μπορεί να συναχθεί το συμπέρασμα ότι οι φραγμοί εισόδου δυνητικών ανταγωνιστών στην αγορά ικανότητας swing στο νότιο τμήμα της Γερμανίας θα αυξηθεί ως συνέπεια της συγκέντρωσης. Συνεπώς, η συγκέντρωση ενισχύει τη δεσπόμενη θέση της Ruhrgas στην αγορά ικανότητας swing στο νότιο τμήμα της Γερμανίας (περιοχή Μονάχου).

ΣΥΝΟΨΗ ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΩΝ

ΦΥΣΙΚΟ ΑΕΡΙΟ

BEB	Γερμανική κοινή επιχείρηση παραγωγής και διανομής μεγάλων ποσοτήτων φυσικού αερίου σε μεγάλες αποστάσεις μεταξύ Exxon και Shell
BCM	Δισεκατομμύρια κυβικά μέτρα
DVGW	Deutscher Verein des Gas- und Wasserfaches, γερμανική ένωση του κλάδου που αποφασίζει περί τεχνικών ζητημάτων σχετικών με το φυσικό αέριο
EBN	Energie Beheer Nederland, η κρατική εταιρεία πετρελαιοειδών και φυσικού αερίου των Κάτω Χωρών
EGM	Erdgas Münster
GTGC	Ενδοκλαδικός ανταγωνισμός
HCV	Υψηλή θερμαντική ικανότητα
kWh	Κιλοβατώρες
LCV	Χαμηλή θερμαντική ικανότητα
TEΔ	Τοπική Εταιρεία Διανομής
LNG	Υγροποιημένο φυσικό αέριο
MBTU	Εκατομμύρια Βρετανικές Θερμικές Μονάδες
MCM	Εκατομμύρια κυβικά μέτρα
NAM	Nederlandse Aardolie Maatschappij, η ολλανδική κοινή επιχείρηση παραγωγής φυσικού αερίου Exxon/Shell
NRW	Nordrhein-Westfalen
RG	Ruhrigas
SW	Stadtwerk (Γερμανική TEΔ)
TG	Thyssengas
TPA	Πρόσβαση Τρίτων
VNG	Εταιρεία διανομής μεγάλων ποσοτήτων σε μεγάλες αποστάσεις της Ανατολικής Γερμανίας
VV για το φυσικό αέριο	Verbandvereinbarung Gas, η διαπραγμάτευση μεταξύ των Γερμανικών Ομοσπονδιών του Κλάδου για να τεθεί η βάση για την απελευθέρωση της αγοράς

Δ. ΒΑΣΙΚΑ ΕΛΑΙΑ, ΠΡΟΣΘΕΤΑ ΚΑΙ ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

273. Ο κλάδος λιπαντικών περιλαμβάνει τρία διαφορετικά προϊόντα με κάθετη σχέση: βασικά έλαια, χημικά πρόσθετα και λιπαντικά. Τα βασικά έλαια αναμιγνύονται με χημικά πρόσθετα για την παραγωγή λιπαντικών.
274. Βάσει της έρευνας αγοράς, η Επιτροπή είναι της γνώμης ότι η συγκέντρωση οδηγεί στη δημιουργία δεσπόζουσας θέσης που κατέχει η Exxon και η BP/Mobil στην αγορά βασικών ελαίων στον ΕΟΧ.

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ

Τα βασικά έλαια είναι το τελικό προϊόν της διύλισης αργού πετρελαίου

275. Τα βασικά έλαια που χρησιμοποιούνται για τη σύνθεση λιπαντικών είναι, εν γένει, ορυκτέλαια που παράγονται σε διυλιστήρια πετρελαίου από τα υπολείμματα του αργού πετρελαίου μετά το διαχωρισμό από άλλα σημαντικά πετρελαιοειδή. Μικρότερο μέρος της αγοράς βασικών ελαίων είναι το αποτέλεσμα χημικών μεθόδων και τα προϊόντα καλούνται Εστέρες ή ΡΑΟ (πολυ-α-ολεφίνες).
276. Τα βασικά έλαια έχουν ποικίλες ικανότητες απόδοσης λόγω των διαφορετικών χημικών/ φυσικών συνθέσεών τους που προκύπτουν από διάφορους τύπους **αργού πετρελαίου που χρησιμοποιείται ως πρώτη ύλη και μεθόδους διύλισης**. Τα βασικά έλαια **ταξινομούνται** βάσει των εγγενών **χαρακτηριστικών** τους. Ανεξάρτητοι οργανισμοί (API/ACEA/ATIEL) έχουν ορίσει πρότυπα βάσει των οποίων παρακολουθείται στενά η ποιότητα των βασικών ελαίων.²⁴

Χαρακτηριστικά

277. Ένα μεμονωμένο βασικό έλαιο ορίζεται από το ιξώδες, το δείκτη ιξώδους (VI) και την πτητικότητα του και ορισμένα δευτερεύοντα σημεία προδιαγραφής.
278. Το *ιξώδες* είναι η μέτρηση της αντίστασης του ρευστού στη ροή. Συνθήκες υψηλής ταχύτητας/χαμηλής θερμοκρασίας/χαμηλής πίεσης απαιτούν έλαιο χαμηλού ιξώδους. Οι συνθήκες χαμηλής ταχύτητας/υψηλής θερμοκρασίας/υψηλής πίεσης απαιτούν έλαιο υψηλού ιξώδους. Το *ιξώδες* εκφράζεται σε ποιότητες, αλλά για καλύτερη κατανόηση, η Επιτροπή αναφέρεται σε βασικά έλαια χαμηλού ιξώδους (τα λεγόμενα «ελαφρά ουδέτερα» ή LN) και βασικά έλαια υψηλού ιξώδους (τα λεγόμενα «βαρέα ουδέτερα», HN, και «λιπαντικά κατεργασμένα με διαλύτη», SBS).
279. Ο δείκτης *ιξώδους* είναι ένα από τα σημαντικότερα χαρακτηριστικά όλων σχεδόν των προϊόντων λίπανσης. Είναι το μέτρο της δυνατότητας ροής σε καθορισμένες θερμοκρασίες. Όλα τα λιπαντικά αλλάζουν ιξώδες με τις μεταβολές της

24. API: Αμερικανικό Ινστιτούτο Πετρελαίου που συγκεντρώνει τις εταιρείες πετρελαιοειδών· ACEA: Ένωση ευρωπαϊκών αυτοκινητοβιομηχανιών (association des constructeurs européens d'automobile) και ATIEL: Τεχνική ένωση του ευρωπαϊκού κλάδου λιπαντικών (association technique de l'industrie européenne des lubrifiants). Οι αντίστοιχοι ρόλοι τους εξηγούνται παρακάτω στο παρόν τμήμα.

θερμοκρασίας (τα λιπαντικά καθίστανται πιο αραιά με την άνοδο της θερμοκρασίας). Το ιξώδες μεταβάλλεται σε ποικίλες τιμές ανάλογα με το βασικό έλαιο. Αυτή η τιμή μεταβολής μετράται με το «Δείκτη Ιξώδους» και ένα συγκεκριμένο βασικό έλαιο θεωρείται ότι είναι ορισμένου “VI”. Όσο υψηλότερος είναι ο VI ενός ελαίου, τόσο χαμηλότερη είναι η τάση του να μεταβάλλει ιξώδες με τη θερμοκρασία, που, ειδικότερα για τα έλαια κινητήρων, είναι αποφασιστικής σημασίας για την εξασφάλιση αποτελεσματικής λίπανσης. Τα βασικά έλαια ταξινομούνται ανάλογα με τον δείκτη ιξώδους τους σε LVI, MVI, HVI, VHVI, και XHVI. Καίτοι πρόκειται για όρους εμπορίας, που δεν αναγνωρίζει η Exxon και Mobil, χρησιμοποιούνται ευρέως στον κλάδο. Ο ακόλουθος πίνακας παρέχει αποσαφήνιση των όρων που χρησιμοποιούνται στο παρόν έγγραφο:

LVI	VI = 80 - <90
MVI	VI = 90 - < 95
HVI	VI = 95 - < 109
VHVI	VI = 109 - <120
XHVI	VI = >120

280. Η *πητικότητα* είναι σημαντικός παράγοντας των ελαίων κινητήρων και του ποσοστού κατανάλωσής τους. Όσο περισσότερο πητικό είναι ένα πετρελαιοειδές, τόσο υψηλότερο είναι το ποσοστό κατανάλωσής του. Η πητικότητα σχετίζεται με την καμπύλη απόσταξης και μετράται σε Noak.
281. Το *σημείο ροής* είναι η χαμηλότερη θερμοκρασία στην οποία τήκεται το έλαιο. Αυτό ασφαλώς είναι πολύ σημαντικό για τα έλαια κινητήρων και τα λοιπά λιπαντικά που χρησιμοποιούνται σε χαμηλή θερμοκρασία. Το σημείο ροής σχετίζεται άμεσα με τον τύπο του αργού πετρελαίου και τη χρησιμοποιούμενη επεξεργασία.

Κατάταξη

282. Ανάλογα με την απόδοσή τους, τα βασικά έλαια κατατάσσονται σε 5 κατηγορίες που κυμαίνονται από συμβατικά βασικά έλαια με δείκτη ιξώδους 80-120 και ένα αποδεκτό επίπεδο προσμείξεων (ομάδα I) και βασικά έλαια με δείκτη ιξώδους 120 και άνω (ομάδα III)²⁵ μέχρι PAO (ομάδα IV) που χρησιμοποιούνται σε συνθετικά λιπαντικά με υψηλό δείκτη ιξώδους. Η ομάδα V περιλαμβάνει όλα τα άλλα βασικά έλαια όπως ναφθενικά και εστερικά βασικά έλαια πολύ υψηλής ποιότητας.

Αργό πετρέλαιο που χρησιμοποιείται ως πρώτη ύλη

283. Τα βασικά έλαια κατατάσσονται σε κατηγορίες ανάλογα με τον τύπο αργού πετρελαίου: παραφινικό πετρέλαιο, ναφθενικό πετρέλαιο και μικτό πετρέλαιο. Το παραφινικό πετρέλαιο είναι το συνηθέστερα χρησιμοποιούμενο για βασικά έλαια καίτοι το ναφθενικό πετρέλαιο έχει ορισμένα ανώτερα χαρακτηριστικά για κάποιες

25. Η Ομάδα II δεν χρησιμοποιείται σήμερα στον ΕΟΧ.

εφαρμογές. Εφόσον τα μέρη αναφέρουν ότι δεν παράγουν πετρέλαιο ναφθενικής βάσης σε κανένα μέρος του κόσμου, η εκτίμηση περιορίζεται στο πετρέλαιο παραφινικής βάσης.

284. Η επιλογή του συνδυασμού ειδών πετρελαίου στο αργό έχει αντίκτυπο στην ικανότητα παραγωγής ενός διυλιστηρίου βασικών ελαίων. Η διαφορά μεταξύ ενός αργού πετρελαίου κατάλληλου για την παραγωγή βασικών ελαίων και ενός ακατάλληλου για τη συγκεκριμένη χρήση, είναι η συγκέντρωση μορίων αυτών των βασικών ελαίων και η ευκολία με την οποία αποσπώνται από το αργό πετρέλαιο. Το Arab Light (αραβικό ελαφρύ) θεωρείται αργό πετρέλαιο εξαιρετικής ποιότητας για την παραγωγή βασικών ελαίων, αντίθετα προς τους τύπους αργού πετρελαίου της Δυτικής Αφρικής.
285. Εφόσον τα διυλιστήρια βασικών ελαίων βρίσκονται συνήθως εντός διυλιστηρίων καυσίμων και μοιράζονται πολλές κοινές εγκαταστάσεις, ο επιλεγείσ συνδυασμός ειδών πετρελαίου στο αργό καθορίζεται επίσης από μία οικονομική ανάλυση ολόκληρης της παραγωγής ειδών πετρελαίου του διυλιστηρίου όπου βρίσκεται η εγκατάσταση βασικών ελαίων. Το αργό πετρέλαιο που απαιτείται για το διυλιστήριο καυσίμων μπορεί να καθορίσει μέχρι ορισμένου βαθμού το επίπεδο παραγωγής βασικών ελαίων (και αντιστρόφως).

Πρόσθετα

286. Τα πρόσθετα είναι τα χημικά προϊόντα που αναμιγνύονται με βασικά έλαια προκειμένου το πετρέλαιο να εκτελεί μία ειδική λειτουργία λίπανσης. Τα λιπαντικά χρησιμοποιούν ειδικά πρόσθετα ανάλογα με τις εφαρμογές και το βασικό έλαιο. Τα πρόσθετα χωρίζονται σε δύο κατηγορίες: Σειρές αναστολέων απορρυπαντικών (ή «σειρές DI» και βελτιωτικά πρόσθετα τους δείκτη ιξώδους (ή «βελτιωτικά πρόσθετα VI»). Στις περισσότερες εφαρμογές λιπαντικών αυτοκινήτων τα βελτιωτικά πρόσθετα VI χρησιμοποιούνται από κοινού με σειρές DI. Ας σημειωθεί ότι όλα τα πρόσθετα χρησιμοποιούν βασικά έλαια ως υποστήριξη.
287. Οι σειρές DI χρησιμοποιούνται για το σχηματισμό εναιωρημάτων των ξένων προσμίξεων και την καύση υποπροϊόντων καθώς επίσης και την αποτροπή της οξείδωσης του ελαίου με τον επακόλουθο σχηματισμό ιζημάτων βερνικιών και ιλύος. Μία σειρά DI περιλαμβάνει τυπικά περίπου 6 μεμονωμένα συστατικά προσθέτων, τα σημαντικότερα των οποίων είναι απορρυπαντικά, ουσίες διασποράς, ανασχετικά διάβρωσης και αντιοξειδωτικά. Ο συνδυασμός αυτών των συστατικών και η αναλογία τους ποικίλλει ανάλογα με την τελική χρήση και την προδιαγραφή του κατεργασμένου λιπαντικού.
288. Τα **βελτιωτικά πρόσθετα VI** μεταβάλλουν τα οξειδομετρικά χαρακτηριστικά των λιπαντικών μειώνοντας το συντελεστή αραίωσης με αυξανόμενη θερμοκρασία και το συντελεστή πυκνώσης με χαμηλές θερμοκρασίες. Τα βελτιωτικά πρόσθετα VI παρέχουν τοιουτοτρόπως βελτιωμένη απόδοση σε χαμηλές και υψηλές θερμοκρασίες. Μπορούν να θεωρηθούν ως συνθετικά πυκνωτικά ελαίου που είναι σχετικώς αδρανή σε χαμηλότερες θερμοκρασίες αλλά αντιδρούν με τη θέρμανση προκειμένου να εξουδετερώσουν τη φυσική τάση του βασικού ελαίου να αραιώνει σε υψηλότερες θερμοκρασίες. Όλα τα λιπαντικά κινητήρων μεταβλητής ρευστότητας περιλαμβάνουν βελτιωτικά πρόσθετα VI.

289. Η αγορά προσθέτων είναι πολύ συγκεντρωμένη. Οι πέντε μεγαλύτεροι προμηθευτές κατέχουν άνω του 90% της παγκόσμιας αγοράς. Η Lubrizol κατέχει ηγετική θέση στην αγορά και αντιστοιχεί σε [30-40]*% της αγοράς. Η κοινή επιχείρηση Infineum (που συνδυάζει τις σχετικές με τα πρόσθετα συμμετοχές των Exxon και Shell) καταλαμβάνει τη δεύτερη θέση με [30-40]*%. Η Ethyl και η Oronite (που ανήκουν στην Chevron) έχει εκάστη γύρω στο [10-20]*%.

Λιπαντικά

290. Τα λιπαντικά έχουν διάφορες χρήσεις αλλά η βασική λειτουργία τους είναι η μείωση της τριβής και της φθοράς μεταξύ των κινούμενων μερών. Τα λιπαντικά έχουν τέσσερις γενικούς τύπους εφαρμογής. Χρησιμοποιούνται στα αυτοκίνητα οχήματα («λιπαντικά αυτοκινήτων οχημάτων»), για βιομηχανικές εφαρμογές («βιομηχανικά λιπαντικά»), στα πλοία («λιπαντικά πλοίων») και στους κινητήρες αεριοθουμένων («λιπαντικά αεριοθουμένων»). Τα κατεργασμένα λιπαντικά παράγονται από εταιρείες μίξης λιπαντικών μέσω της **μίξης** χημικών προσθέτων σε βασικά έλαια για την απόκτηση των απαιτούμενων ιδιοτήτων.
291. Περίπου το 50% της κατανάλωσης λιπαντικών χρησιμοποιείται για εφαρμογές σε αυτοκίνητα, το 48% για βιομηχανικές εφαρμογές (συμπεριλαμβανομένου σημαντικού μέρους για «έλαια επεξεργασίας» (36%). Οι εφαρμογές σε πλοία και αεριοθούμενα καλύπτουν το υπόλοιπο. Τα λιπαντικά αεριοθουμένων εξετάζονται στο τμήμα ΣΤ παρακάτω

Λιπαντικά αυτοκινήτων και βιομηχανικά λιπαντικά

292. Τα λιπαντικά αυτοκινήτων περιλαμβάνουν έλαια κινητήρων (επιβατικών και εμπορικών) αυτοκινήτων, ρευστά μετάδοσης της κίνησης, έλαια φρένων, έλαια συστημάτων μετάδοσης κίνησης για αυτοκίνητα κλπ.
293. Τα βιομηχανικά λιπαντικά περιλαμβάνουν έλαια κίνησης βιομηχανικών συστημάτων, ρευστά κατεργασίας μετάλλων, έλαια στροβιλοκινητήρων, έλαια μετασχηματιστών, έλαια συμπιεστών, υδραυλικά ρευστά και έλαια κατεργασίας/ αρωματικά εκχυλίσματα (που χρησιμοποιούνται ως συστατικά στην παραγωγή, μεταξύ άλλων, ελαστικών αυτοκινήτων). Τα βιομηχανικά έλαια πρέπει να έχουν ειδικά χαρακτηριστικά αποκτώμενα από τα πρόσθετα.

Ανάπτυξη λιπαντικών

294. Η ανάπτυξη λιπαντικών περιλαμβάνει την αλληλεπίδραση τεσσάρων κατηγοριών φορέων: παραγωγοί βασικών ελαίων, παραγωγοί προσθέτων, εταιρείες μίξης λιπαντικών και ο πελάτης που καθορίζει τα πρότυπα ποιότητας (είτε Κατασκευαστής Πρωτότυπου Εξοπλισμού – ΚΠΕ – όπως ένας κατασκευαστής αυτοκινήτων είτε βιομηχανικός τελικός χρήστης). Τα λιπαντικά αναπτύσσονται σε δύο στάδια μεταξύ του πελάτη που ορίζει τις προδιαγραφές του προϊόντος, της εταιρείας μίξης λιπαντικών που επιλέγει τους προμηθευτές και του παραγωγού προσθέτων που παρέχει τα ειδικά χαρακτηριστικά στο λιπαντικό.
295. Το πρώτο στάδιο είναι μεταξύ της εταιρείας μίξης λιπαντικών και του ΚΠΕ (ή άλλου πελάτη τελικής χρήσης). Από κοινού προσδιορίζουν τις απαιτήσεις απόδοσης που πρέπει να πληροί το νέο λιπαντικό.

296. Το δεύτερο στάδιο είναι μεταξύ της εταιρείας μίξης λιπαντικών και του παραγωγού προσθέτων. Ο προμηθευτής προσθέτων πρέπει τότε να αναπτύξει μία σειρά προσθέτων η οποία από κοινού με το επιλεγέν βασικό έλαιο μπορεί να προσδώσει στο λιπαντικό τις απαιτούμενες ιδιότητες. Ο προμηθευτής προσθέτων μπορεί επίσης να αναλάβει την πρωτοβουλία να εξασφαλίσει ότι οι σειρές προσθέτων που έχει θα λειτουργούν από κοινού με τα διαθέσιμα βασικά έλαια, συχνά χωρίς τη γνώση ή τη συνεργασία της εταιρείας μίξης.
297. Η εταιρεία μίξης κατεργασμένων λιπαντικών μπορεί να καθορίσει το βασικό έλαιο που θα χρησιμοποιηθεί σε συνδυασμό με τη σειρά προσθέτων ή να στηριχθεί στα βασικά έλαια για τα οποία ο προμηθευτής προσθέτων έχει ήδη συνθέσει μία σειρά προσθέτων. Η σειρά προσθέτων προσδίδει στο λιπαντικό τις απαιτούμενες προδιαγραφές στο χαμηλότερο δυνατό κόστος. Μετά τη σύνθεσή του, το μίγμα πρέπει να δοκιμαστεί προκειμένου να αποδειχτεί η απόδοσή του σε αναγνωρισμένα από τη βιομηχανία προγράμματα δοκιμών.
298. Σύμφωνα με τους προμηθευτές προσθέτων, η δοκιμή χρηματοδοτείται είτε από τον παραγωγό του λιπαντικού είτε από τον παραγωγό του προσθέτου ανάλογα με το ποιος ξεκινά την ανάπτυξη και την εμπορική συμφωνία μεταξύ αμοτέρων των μερών.
299. Οι παραγωγοί προσθέτων τείνουν να αναπτύσσουν γενικές σειρές προσθέτων (τις λεγόμενες “σειρές προσθέτων γενικής χρήσης”) που είναι κατάλληλες προς μίξη με ορισμένα βασικά έλαια²⁶. Σε μία τέτοια περίπτωση, η επένδυση που απαιτείται για την τήρηση των απαιτούμενων προδιαγραφών γι’ αυτές τις «σειρές προσθέτων γενικής χρήσης» γίνεται από τον προμηθευτή προσθέτων. Η επένδυση εξαρτάται από την ύπαρξη της λεγόμενης «κάλυψης» που σημαίνει ότι ορισμένα βασικά έλαια από διάφορους προμηθευτές μπορούν να χρησιμοποιηθούν δεδομένου ότι η επίδραση της χρήσης βασικών ελαίων από διάφορους προμηθευτές στο κατεργασμένο λιπαντικό είναι γνωστή και τεκμηριωμένη. Εάν δεν υπάρχει η εν λόγω «κάλυψη», αναλαμβάνεται το «πρόγραμμα εναλλαγής» που οδηγεί σε μία τεκμηριωμένη εγκάρσια ανάγνωση βασικών ελαίων. Σύμφωνα με προμηθευτές προσθέτων και εταιρείες μίξης λιπαντικών, το κόστος της χρησιμοποίησης «σειρών προσθέτων γενικής χρήσης» είναι σημαντικά υψηλότερο από το κόστος μιας ειδικής σειράς προσθέτων βασικών ελαίων. Μία γενική σειρά προσθέτων θα πρέπει να προορίζεται να λειτουργεί από κοινού με τα «ασθενέστερα» βασικά έλαια όσον αφορά κάθε δοκιμή της απόδοσης σε κλίνες. Καθώς τα διάφορα βασικά έλαια μπορούν έχουν αντιτιθέμενες συμπεριφορές, το ασθενέστερο για κάποια δοκιμή μπορεί να είναι διαφορετικό. Με άλλα λόγια, ορισμένα βασικά έλαια θα πρέπει να είναι υπερβολικά επεξεργασμένα με πρόσθετα προκειμένου να είναι σε θέση να ικανοποιήσουν το σύνολο των απαιτήσεων απόδοσης

Απαιτήσεις ποιότητας όσον αφορά τα βιομηχανικά λιπαντικά και τα λιπαντικά πλοίων

300. Τα βιομηχανικά λιπαντικά και τα λιπαντικά πλοίων είτε εγκρίνονται ως το αποτέλεσμα εμπορικών δοκιμών είτε ικανοποιούν τυποποιημένες «προδιαγραφές

26. Όπως επιβεβαιώνουν οι ανταγωνιστές, όλοι οι κατασκευαστές DI έχουν γενικές εγκρίσεις για τα βασικά έλαια των Mobil και Shell που διατίθενται σε πελάτες βασικών ελαίων.

προϊόντος» δια των οποίων το προϊόν έχει τις απαιτούμενες ιδιότητες (για παράδειγμα ISO ή DIN). Καίτοι η διαδικασία πιστοποίησης της απόδοσης πραγματοποιείται «εντός της επιχείρησης» (σε αντίθεση με τα λιπαντικά αυτοκινήτων), είναι σημαντικός ο συνδυασμός βασικού ελαίου/ προσθέτων. Οι βιομηχανικές πελάτες αγοράζουν προϊόντα με βάση τη φήμη της απόδοσης, που πρέπει να προστατεύεται. Μία μετατροπή βασικού ελαίου απαιτεί ελέγχους επαλήθευσης ορισμένων βασικών προϊόντων και κρίσιμων παραμέτρων απόδοσης. Ορισμένες βιομηχανικές δοκιμές που ελέγχουν κατά πόσον τα πρόσθετα δεν θα συμπεριφερθούν διαφορετικά σε μεταβαλλόμενο βασικό έλαιο είναι χρονοβόρες (για παράδειγμα δοκιμή οξειδωσης 4000 ωρών) αποτρέποντας την ταχεία μετατροπή βασικού ελαίου. Σύμφωνα με προμηθευτές προσθέτων, η διαδικασία πιστοποίησης βιομηχανικών λιπαντικών και λιπαντικών πλοίων μπορεί να διαρκέσει ένα έτος και πλέον για να ολοκληρωθεί, αλλά τυπικά διαρκεί 6 μήνες. Το κόστος πιστοποίησης εμπίπτει τυπικά στο φάσμα των 25.000 USD έως 50.000 USD ανά πιστοποίηση.

Πρότυπα καθορισμού προτύπων και τυποποίησης για λιπαντικά αυτοκινήτων

301. Το ευρωπαϊκό σύστημα καθορισμού προτύπων για λιπαντικά αυτοκινήτων παρέχει πρωτεύοντα ρόλο στους ΚΠΕ. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι η ζήτηση τέτοιων προϊόντων προέρχεται από μεμονωμένους πελάτες που δεν διαθέτουν τα μέσα ή την εμπειρογνομosύνη να διασφαλίσουν ότι το λιπαντικό που αγοράζουν είναι το ενδεδειγμένο για τις ανάγκες τους. Ο ρόλος αυτός εκπληρώνεται σήμερα από την ACEA, που εκπροσωπεί τα συμφέροντα όλων των ευρωπαϊκών κατασκευαστών επιβατικών αυτοκινήτων και φορτηγών. Τον Δεκέμβριο του 1995, η ACEA εισήγαγε ένα νέο σύστημα ταξινόμησης που συνίσταται από εννέα διαφορετικές αλληλουχίες για τον καθορισμό της ποιότητας των ελαίων κινητήρων για εφαρμογές σε ευρωπαϊκά πρατήρια καυσίμων αυτοκινήτων. Το σύστημα βασίζεται σε χρονοδιάγραμμα φυσικών, χημικών δοκιμών και δοκιμών κινητήρων παρεμφερών με αυτές που χρησιμοποιούνται στις ΗΠΑ και αναφέρονται από το API (Αμερικανικό Ινστιτούτο Πετρελαίου). Το σύστημα συνίσταται σε δύο κώδικες πρακτικής – έναν που αναπτύσσει η ATC (η τεχνική επιτροπή των Παραγωγών Προσθέτων Πετρελαίου στην Ευρώπη) και έναν από την ATIEL (Association Technique de l'Industrie Européenne des Lubrifiants) — και ορίζει τη διαδικασία ανάπτυξης, δοκιμής και αναφοράς των απαραίτητων στοιχείων απόδοσης.
302. Από κοινού, η ATIEL και η ATC ρυθμίζουν τους όρους υπό τους οποίους οι προμηθευτές λιπαντικών και προσθέτων μπορεί να αλλάξουν τα συστατικά των λιπαντικών ή σειρών προσθέτων τους, αντίστοιχα, συνεχίζοντας παράλληλα να χρησιμοποιούν προηγούμενα στοιχεία δοκιμής και να έχουν τις ίδιες απαιτήσεις απόδοσης. Η ATIEL, μία ομάδα προμηθευτών λιπαντικών (με ολοκληρωμένη διάρθρωση τόσο σε περιφερειακή όσο και εθνική κλίμακα), καθόρισε την ονοματολογία για την ταυτοποίηση των λιπαντικών που πληρούν τους κανόνες της ACEA. Ρυθμίζει περαιτέρω σε ένα κώδικα πρακτικής τους όρους υπό τους οποίους οι εταιρείες μίξης λιπαντικών μπορούν να μεταβάλουν τα συστατικά των λιπαντικών (αλλάζοντας κυρίως το βελτιωτικό πρόσθετο VI ή το βασικό έλαιο) απαιτώντας παράλληλα την ικανοποίηση των προτύπων απόδοσης για τα οποία έχει δοκιμαστεί το λιπαντικό. Η ATC ορίζει ένα κώδικα πρακτικής που διέπει τις δοκιμές ο οποίος πρέπει να ικανοποιείται προτού διατυπωθούν οι διάφορες απαιτήσεις απόδοσης για ένα λιπαντικό, και τα μέσα καταχώρησης και πραγματοποίησης δοκιμών και κοινοποίησης των στοιχείων των δοκιμών.

303. Η πιστοποίηση ACEA/API χορηγείται για τη μίξη συγκεκριμένου βασικού ελαίου με συγκεκριμένη σειρά προσθέτων, μέσω σειράς δοκιμών. Η έγκριση ορίζει ρητώς τα χρησιμοποιούμενα συστατικά στο μίγμα λιπαντικών· το βασικό έλαιο από συγκεκριμένο κατασκευαστή και η καθορισθείσα σειρά προσθέτων δεν μπορούν να αλλάξουν στην πιστοποιηθείσα σύνθεση. Εφόσον η πιστοποίηση ισχύει μόνο για το βασικό έλαιο συγκεκριμένου παραγωγού και όχι για βασικά έλαια συγκρίσιμης ποιότητας από άλλους παραγωγούς²⁷, η απαίτηση απόδοσης της ACEA ή της API πρέπει να υποστηρίζεται για καθεμία και για όλες τις συνθέσεις (ήτοι συνδυασμός βασικών ελαίων και σειρών προσθέτων). Εάν μία εταιρεία μίξης λιπαντικών επιθυμεί να αλλάξει ένα ή περισσότερα συστατικά με άλλα συστατικά, τότε η σύνθεση πρέπει να δοκιμαστεί – σύμφωνα με τους κανόνες του API ή της ACEA.
304. Σύμφωνα με τους προμηθευτές προσθέτων, η ολοκλήρωση της διαδικασίας πιστοποίησης μπορεί να διαρκέσει από ένα μήνα μέχρι ένα έτος και πλέον, αλλά τυπικά διαρκεί 6 μήνες. Το κόστος της πιστοποίησης κυμαίνεται από 50.000 USD μέχρι ορισμένα εκατομμύρια USD ανά πιστοποίηση, αλλά τυπικά εμπίπτει στο φάσμα από 200.000 USD μέχρι 400.000 USD ανά πιστοποίηση (ξεχωριστή πιστοποίηση απαιτείται για την ACEA και το API). Το ακριβές φάσμα των επενδύσεων (τόσο σε χρόνο όσο και σε χρήμα) εξαρτάται από πολλούς παράγοντες συμπεριλαμβανομένων του επιπέδου της απόδοσης, του ιστορικού προηγούμενων δοκιμών και του απαιτούμενου βαθμού αλλαγών.²⁸ Η ευκολία μετατροπής εξαρτάται κυρίως από το βαθμό στον οποίο ο νέος προμηθευτής (βασικό έλαιο ή πρόσθετα) έχει ήδη λάβει πιστοποίηση με τα προτιμώμενα βασικά έλαια ή πρόσθετα. Εάν αυτή η λεγόμενη «κάλυψη» δεν υπάρχει τότε το κόστος ολοκλήρωσης ενός «προγράμματος εναλλαγής» μπορεί να ανέλθει από 100.000 USD (για ένα απλό πρόγραμμα εγκάρσιας ανάγνωσης βασικού ελαίου) μέχρι 1.000.000 USD (για ένα πρωτόκολλο περίπλοκων δοκιμών σχετικά με σπανίως εμπορεύσιμα βασικά έλαια), υπό την προϋπόθεση ότι ο συνδυασμός βασικού ελαίου/ προσθέτων είναι ικανός, από τεχνική άποψη, να επιτύχει την επιθυμητή απόδοση.
305. Στην περίπτωση που μία εταιρεία μίξης λιπαντικών θα αναγκαστεί να αλλάξει το βασικό έλαιο με σπανίως εμπορεύσιμο βασικό έλαιο, τότε θα καταστεί αναγκαίο ένα πληρέστερο, πιο ουσιαστικό πρόγραμμα δοκιμών, το κόστος του οποίου κυμαίνεται από 500.000 έως 1 εκατ. USD. Η διάρκεια μιας τέτοιας διαδικασίας ανέρχεται σε 18 μήνες και άνω.
306. Όλοι οι ΚΠΕ έχουν υιοθετήσει τις προδιαγραφές ACEA (ή API) ως τα ελάχιστα πρότυπα λιπαντικών. Ορισμένοι μεμονωμένοι ΚΠΕ, όπως η Mercedes-Benz για τα λιπαντικά αυτοκινήτων και η Volvo για τα λιπαντικά φορτηγών, επιβάλλουν αυστηρότερα όρια, που απαιτούν επιπλέον δοκιμές με άλλες παραμέτρους απόδοσης και πιστοποίηση του ειδικού εξοπλισμού τους. Η έγκριση ΚΠΕ απαιτεί πρόσθετες δοκιμές (τόσο δοκιμές σε κλίνες όσο και επιτόπιες δοκιμές) και συνεπάγεται επιπλέον επενδύσεις σε χρόνο και χρήμα. Κάθε ΚΠΕ υποστηρίζει ένα βαθμό ελευθερίας και ευελιξίας στην έγκριση προϊόντων και αυτό περιλαμβάνει τον τομέα της εναλλαγής βασικών πρώτων υλών. Οι εταιρείες προσθέτων παρέχουν υπηρεσίες για την απόκτηση αυτών των εγκρίσεων ΚΠΕ καίτοι ορισμένοι ΚΠΕ απαιτούν την εκτέλεση των δοκιμών από ανεξάρτητους οργανισμούς.

27. Υπάρχουν εξαιρέσεις για τα βασικά έλαια της ομάδας III και IV.

28. Όπως περιγράφεται σε έγγραφο πχ «API 1509» και «Κώδικας πρακτικής της Atiel».

307. Μία εταιρεία μίξης λιπαντικών οφείλει να αποθηκεύει βασικά έλαια που χρησιμοποιούνται στα λιπαντικά που έχουν πιστοποίηση ACEA/API ξεχωριστά από τα βασικά έλαια που δεν έχουν/χρειάζονται τέτοια πιστοποίηση. Προκειμένου να εξοικονομήσουν αποθηκευτική ικανότητα, ή να αυξήσουν την αγοραστική τους δύναμη έναντι του προμηθευτή βασικών ελαίων, οι εταιρείες μίξης μπορεί να μην διαφοροποιούνται ανάλογα με την εφαρμογή του λιπαντικού. Στην περίπτωση αυτή τείνουν να χρησιμοποιούν βασικές πρώτες ύλες που χρησιμοποιούνται σε λιπαντικά τα οποία έχουν πιστοποίηση ACEA/API τόσο για εφαρμογές αυτοκινήτων όσο και για βιομηχανικές εφαρμογές.

ΟΡΙΣΜΟΣ ΑΓΟΡΑΣ

Αγορές προϊόντος

Βασικά έλαια

308. Σύμφωνα με τα μέρη, τα βασικά έλαια είναι ομοιογενή προϊόντα και συνεπώς αποτελούν μία ενιαία σχετική αγορά προϊόντος ανεξαρτήτως της εφαρμογής ή της ομάδας τους. Όπως εξηγείται παραπάνω, υπάρχουν πολλές εφαρμογές για τα λιπαντικά και καθεμία από αυτές απαιτεί διαφορετικό βασικό έλαιο με ποικίλα χαρακτηριστικά. Συνεπώς, μπορεί να υποστηριχθεί ότι ο αριθμός των σχετικών αγορών προϊόντος είναι συνάρτηση των ειδικών απαιτήσεων. Εν προκειμένω φαίνεται να υπάρχει όμως υψηλό επίπεδο δυνατότητας υποκατάστασης από την πλευρά της προσφοράς και τοιουτοτρόπως το ίδιο διυλιστήριο μπορεί να παραγάγει οποιαδήποτε ποιότητα βασικού ελαίου της ομάδας I. Τέλος, τα βασικά έλαια της ομάδας I και των ομάδων III/ IV δεν φαίνεται να ανήκουν στην ίδια σχετική αγορά προϊόντος.

Δυνατότητα υποκατάστασης από την πλευρά της ζήτησης : καμία διάκριση δεν είναι δυνατή μεταξύ εφαρμογών αυτοκινήτων και βιομηχανικών εφαρμογών

309. Ο ακόλουθος κατάλογος δείχνει τις τεχνικές απαιτήσεις για τα βασικά έλαια σύμφωνα με την εφαρμογή για την οποία η εταιρεία μίξης λιπαντικών μπορεί να χρησιμοποιήσει το βασικό έλαιο :

- Λιπαντικά κάρτερ αυτοκινήτων : ομάδα I (HVI), ομάδα II (αν και όχι στην Ευρώπη), ομάδα III (VHVI και XHVI), ομάδα IV (συνθετική βασική πρώτη ύλη) και ομάδα V.
- Έλαια συστημάτων μετάδοσης κίνησης για αυτοκίνητα : ομάδα I (MVI και HVI) και ομάδα III/IV.
- Βιομηχανικά λιπαντικά και λιπαντικά πλοίων : ομάδα I (LVI, HVI και HVI) και ομάδα II.
- Παραγωγοί προσθέτων : ομάδα I (LVI, HVI) και ομάδα III (XHVI).
- Έλαια για εξαγωγή, κεριά και έλαια επεξεργασίας : ομάδα I : LVI, MVI και HVI.
- Λευκά έλαια: ομάδα I και III.

- Λιπαντικά κινητήρων αεριωθουμένων και ορισμένα βιομηχανικά λιπαντικά : ομάδα IV (συνθετική βασική πρώτη ύλη) και ομάδα V.

310. Από τον κατάλογο αυτό προκύπτει ότι τα περισσότερα βασικά έλαια της ομάδας I μπορούν να χρησιμοποιηθούν τόσο για εφαρμογές αυτοκινήτων όσο και για βιομηχανικές εφαρμογές εκτός από ορισμένες εξαιρέσεις (ιδίως τις ποιότητες LVI που χρησιμοποιούνται για έλαια κατεργασίας καουτσούκ, έλαια ψυγείων, γράσα, ρευστά κατεργασίας μετάλλων και αποσβεστήρες κρούσεων). Επιπλέον, από την έρευνα αγοράς προκύπτει ότι υπάρχουν μόνον ήσσονος σημασίας διαφορές ποιότητας ή τιμής μεταξύ των βασικών ελαίων της ομάδας I για βιομηχανικές εφαρμογές και εφαρμογές αυτοκινήτων και καμία διαφοροποίηση ως προς τον εφοδιασμό.

Η δυνατότητα υποκατάστασης από την πλευρά της προσφοράς είναι δυνατή εντός των βασικών ελαίων της ομάδας I

Δείκτης ιξώδους

311. Στην Ευρώπη, άνω του 90% των βασικών ελαίων είναι HVI. Στο επίπεδο του δείκτη ιξώδους, τα βασικά έλαια δεν είναι ανταλλάξιμα προϊόντα, καθώς κάθε τύπος λιπαντικού χρειάζεται ειδικό επίπεδο απόδοσης που καθορίζει τον δείκτη ιξώδους (VI). Ένας ανταγωνιστής βασικού ελαίου ανέφερε για παράδειγμα ότι «*τα έλαια HVI με ιξώδες 150, χαμηλή πηκτικότητα και VI μικρότερο του 99 αποτελούν σημαντικά υποομάδα για εφαρμογές αυτοκινήτων*». Πρέπει να διατηρηθεί ο διαχωρισμός μεταξύ βασικών ελαίων στις εγκαταστάσεις του χρήστη προκειμένου να διατηρείται η πιστοποιημένη ιδιότητα προϊόντος
312. Ωστόσο, ένα διυλιστήριο μπορεί να αποκτήσει βασικά έλαια της ομάδας I με υψηλότερους δείκτες ιξώδους μέσω εξαγωγής με τη βοήθεια διαλυτών με αυστηρότερη κατεργασία. Αυτή η δυνατότητα υποκατάστασης από την πλευρά της προσφοράς μειώνει την απόδοση και έχει συνεπώς επίπτωση στην ικανότητα παραγωγής της εγκατάστασης βασικού ελαίου. Μειώσεις της απαιτούμενης ποσότητας πρώτης ύλης μπορεί να είναι σημαντικές και να έχουν αντίκτυπο στην ικανότητα παραγωγής βασικών ελαίων (10% και άνω ανάλογα με το χρησιμοποιούμενο αργό και το μηχανολογικό εξοπλισμό του διυλιστηρίου). Η αυστηρότερη κατεργασία μπορεί όμως να μην οδηγήσει στην επίτευξη πολύ υψηλών VI που είναι τυπικοί για τα βασικά έλαια της ομάδας III. Τα επιπλέον πρόσθετα που χρησιμοποιούνται για τη σύνθεση κατεργασμένων λιπαντικών μπορούν να αντισταθμίσουν το χαμηλό VI του βασικού ελαίου. Η απόδοση όσον αφορά τον VI εξαρτάται από τον εξοπλισμό του διυλιστηρίου και το λιπαντικό που χρησιμοποιείται ως πρώτη ύλη.

Ιξώδες και άλλα χαρακτηριστικά

313. Τα βασικά έλαια της Ομάδας I που αποκτώνται μέσω της συνήθους διαδικασίας διαχωρισμού με εξαγωγή με τη βοήθεια διαλυτών διαιρούνται σε δύο κατηγορίες με βάση το ιξώδες: βασικά έλαια με χαμηλό ιξώδες ή ελαφρά βασικά έλαια (N150 για παράδειγμα) και βασικά έλαια με υψηλό ιξώδες ή βαρύτερα βασικά έλαια (500 N και λιπαντικά κατεργασμένα με διαλύτη για παράδειγμα). Τα ελαφρύτερα βασικά έλαια χρησιμοποιούνται κατά προτίμηση σε περιοχές με ηπιότερο κλίμα και καθοδηγούνται από τις ανάγκες των ελαίων των κινητήρων αυτοκινήτων που απαιτούν βασικές πρώτες ύλες χαμηλού ιξώδους. Παρέχουν καλύτερες αποδόσεις και

έχουν ιδιότητες που επιτρέπουν καλύτερο έλεγχο των εκπομπών και κατανάλωση καυσίμων. Η ζήτηση εκτός του ΕΟΧ και της Βόρειας Αμερικής είναι κυρίως για ποιότητες υψηλότερου ιξώδους λόγω του θερμότερου κλίματος. Οι Exxon, Shell, BP/Mobil, Total και Elf εξάγουν για παράδειγμα πολύ σημαντικούς όγκους στις θυγατρικές τους στην Αφρική, Ασία και Λατινική Αμερική. Μέχρι κάποιου βαθμού, υπάρχει επίσης διαφορά στη ζήτηση βασικών ελαίων μεταξύ της Βόρειας Ευρώπης (ελαφρύτερα βασικά έλαια) και της Νότιας Ευρώπης (βαρύτερα βασικά έλαια).

314. Τα μέρη υποστηρίζουν ότι η σχετική κατανομή όγκων μεταξύ ελαφρών και βαρέων ουδέτερων μπορεί να ποικίλλει σημαντικά, ανάλογα με την ποιότητα του αργού, την ικανότητα απόσταξης, τις ανάγκες της ζήτησης και τους περιορισμούς του μηχανολογικού εξοπλισμού. Καίτοι υπάρχει κάποια δυνατότητα υποκατάστασης από την πλευρά της παραγωγής, η έρευνα αγοράς έδειξε ότι αυτό είναι εφικτό μέχρι κάποιου βαθμού, καθώς ένα συγκεκριμένο αργό πετρέλαιο που χρησιμοποιείται ως πρώτη ύλη μπορεί να εξασφαλίσει περιορισμένη απόδοση της βασικής πρώτης ύλης ελαφράς κλάσης.

Τα βασικά έλαια της Ομάδας I δεν μπορούν να υποκατασταθούν από βασικά έλαια της Ομάδας III και της Ομάδας IV

315. Υπάρχουν σημαντικές διαφορές τιμών μεταξύ των διαφόρων ομάδων της βασικής πρώτης ύλης. Η Ομάδα III για παράδειγμα κοστίζει 2-4 φορές περισσότερο από την ομάδα I HVI. Επιπλέον, τα βασικά έλαια της Ομάδας I και III μπορούν να παραχθούν από τον ίδιο μηχανολογικό εξοπλισμό διύλισης (καίτοι η χωρητικότητα των δεξαμενών του διυλιστηρίου πρέπει να διατίθεται για βασικά έλαια της Ομάδας III προκειμένου να αποτρέπεται η ανάμιξη με βασικά έλαια της Ομάδας I) αλλά δεν παράγονται από το ίδιο αργό πετρέλαιο που χρησιμοποιείται ως πρώτη ύλη. Τα βασικά έλαια της Ομάδας I παράγονται από αργό πετρέλαιο ή κλάσματα αργού (υπολείμματα αποστάξεων, πετρέλαιο εσωτερικής καύσης υπό κενό, υπολείμματα) ενώ τα βασικά έλαια της Ομάδας III παράγονται από τη χαμηλότερη ροή που προέρχεται από υδρογονοπυρόλυση (υπολείμματα υδρογονοπυρόλυσης) στα διυλιστήρια καυσίμων. Οι πολυ-α-ολεφίνες (PAO) της ομάδας IV είναι αποτέλεσμα χημικής διεργασίας.
316. Τα βασικά έλαια που ανήκουν στην ομάδα III και την ομάδα IV χρησιμοποιούνται για τη μίξη λιπαντικών υψηλής προστιθέμενης αξίας. Ορισμένες φορές αναμιγνύονται επίσης με βασικά έλαια χαμηλότερου δείκτη ιξώδους προκειμένου να αποκτηθούν κατεργασμένα λιπαντικά με αυξημένες ιδιότητες (για παράδειγμα, το HVI μπορεί να αναμιχθεί σε κατεργασμένα λιπαντικά με συστηματική βασική πρώτη ύλη καίτοι ένα τέτοιο ισοδύναμο της Ομάδας III είναι δαπανηρότερο να αναμιχθεί απ' ό,τι να αγοραστούν τα βασικά έλαια της Ομάδας III στην αγορά). Ομοίως, οι εταιρείες εκμετάλλευσης διυλιστηρίων μπορούν να αλλάξουν την ποιότητα του αργού πετρελαίου ή να βελτιώσουν περαιτέρω την απόδοσή τους προκειμένου να αλλάξουν την ποιότητα της παραγωγής τους βασικών ελαίων για μία συγκεκριμένη ομάδα (καίτοι όχι σε βαθμό που να μπορούν να επιτευχθούν οι ιδιότητες μιας υψηλότερης ομάδας). Τέλος, επιπλέον ποσότητες προσθέτων μπορούν να αναμιχθούν με βασική πρώτη ύλη προκειμένου να βελτιωθούν οι ιδιότητες.
317. Στην Ευρώπη, άνω των 95% των βασικών ελαίων ανήκουν στην ομάδα I ενώ η ποιότητα της ομάδας III αντιστοιχεί σήμερα σε λιγότερο από 5%. Η έρευνα αγοράς έδειξε ότι η Ομάδα III πιθανόν να αυξηθεί τα προσεχή έτη κατά 8,5% ετησίως και η

ομάδα I να μειωθεί κατά 0,5% ετησίως. Η ζήτηση τη ομάδας I φθίνει λόγω της εξέλιξης της τεχνολογίας των κινητήρων, των υψηλότερων απαιτήσεων του ΚΠΕ όσον αφορά την κατανάλωση καυσίμων, των αποδόσεων, των διαστημάτων αντικατάστασης ελαίου και της αυστηρότερης νομοθεσίας για τις εκπομπές.

318. Βάσει των προαναφερομένων, η Ομάδα III και η Ομάδα IV μπορούν να θεωρηθούν ότι ανήκουν σε διαφορετικές αγορές προϊόντος από τα βασικά έλαια της ομάδας I. Το οικονομικό κίνητρο είναι η μεγιστοποίηση της χρησιμοποίησης των βασικών ελαίων της Ομάδας I και η ικανοποίηση των αναγκών σε λιπαντικά με μία ισορροπία βασικών ελαίων και προσθέτων βασισμένη σε εκτιμήσεις του κόστους. Η επιλογή της χρησιμοποίησης της Ομάδας III ή IV σε ένα τύπο κατεργασμένων λιπαντικών γίνεται όταν οι ειδικές τους ιδιότητες (άλλες από τον VI τους) αντισταθμίζουν το υψηλότερο κόστος της ικανοποίησης της απαιτούμενης απόδοσης. [...]*
- * δεν είναι απαραίτητο να σκιαγραφηθεί περαιτέρω τις ομάδες III και IV ως ξεχωριστές αγορές προϊόντος (η ομάδα III δεν χρησιμοποιείται σήμερα στον EOX).

Πρόσθετα

319. Σύμφωνα με την απόφαση για την «κοινή επιχείρηση Infineum» της Επιτροπής, τα βελτιωτικά πρόσθετα VI, οι σειρές DI για εφαρμογές αυτοκινήτων και οι σειρές DI για βιομηχανικές εφαρμογές αποτελούν ξεχωριστές αγορές.²⁹ Τα μέρη αναγνωρίζουν μόνο μία επηρεαζόμενη αγορά, τη σχετική με σειρές DI λιπαντικών αυτοκινήτων. Όσον αφορά τις σειρές DI για εφαρμογές κινητήρων και διανομής, τα αποτελέσματα της έρευνας υποδηλώνουν ότι από την άποψη της ζήτησης τα προϊόντα αυτά πιθανόν να μην αποτελούν μία αγορά προϊόντος, αλλά ότι μπορεί να υπάρχουν διάφορες αγορές ανάλογα με την εφαρμογή. Όμως, καθώς η Mobil αντιπροσωπεύει λιγότερο από [...] % της παραγωγής προσθέτων, δεν είναι αναγκαίο να σκιαγραφηθεί περαιτέρω η αγορά προϊόντος όσον αφορά σειρές DI για εφαρμογές κινητήρων και διανομής.

Λιπαντικά

320. Η κοινοποιηθείσα πράξη δεν προκαλεί σχετικές με τον ανταγωνισμό ανησυχίες σε οποιαδήποτε από τις πιθανές αγορές λιπαντικών (εξαιρουμένων των λιπαντικών αεροσκαφών), έτσι ο ορισμός της σχετικής αγοράς προϊόντος μπορεί να παραμείνει ανοικτός.

Σχετικές γεωγραφικές αγορές

Βασικά έλαια

321. Τα Μέρη θεωρούν ότι η αγορά βασικών ελαίων καλύπτει τουλάχιστον τον EOX αλλά το πιθανότερο είναι παγκόσμιας κλίμακας. Τα μέρη στηρίζουν τον ισχυρισμό τους στις ακόλουθες εκτιμήσεις. Πρώτον, οι ίδιοι τύποι βασικών ελαίων πωλούνται και χρησιμοποιούνται σε ολόκληρο τον πλανήτη. Δεύτερον, τα βασικά έλαια μπορεί να μεταφέρονται οικονομικά σε μεγάλες αποστάσεις και υπάρχουν ήδη σημαντικές συναλλαγές από τον EOX. Τρίτον, οι τιμές και τα μικτά περιθώρια κέρδους των βασικών ελαίων παρουσιάζουν κάποια συσχέτιση. Κανένας από αυτούς τους ισχυρισμούς δεν αμφισβητείται από λεπτομερέστερη εξέταση και η αγορά καλύπτει συνεπώς ολόκληρο τον EOX.

29. Υπόθεση IV/M.1137 - Exxon/Shell της 25/05/1998.

322. Οι τιμές και τα περιθώρια κέρδους των βασικών ελαίων σε διάφορες περιοχές του πλανήτη δείχνουν ότι ο ΕΟΧ αποτελεί διακεκριμένη σχετική γεωγραφική αγορά.
323. Οι τιμές FOB διέφεραν σταθερά στον ΕΟΧ, στις ΗΠΑ και την Ασία με τις τιμές IABP της Εχxon στη Σιγκαπούρη και όπου οι τιμές στις ΗΠΑ ήσαν κατά μέσον όρο υψηλότερες από τις τιμές στον ΕΟΧ σε κλίμακα από [...]*
- (για SN 150 στη Σιγκαπούρη) έως [...]* (για SN 600 στις ΗΠΑ). Η διαφορά αυτή είναι ακόμα μεγαλύτερη εάν ληφθεί υπόψη το κόστος μεταφοράς. Τα μέρη εξηγούν ότι η μεταφορά από τη Σικελία στη Μέση Ανατολή κοστίζει γύρω στα [...]* ανά τόνο. Θεωρώντας αυτό ως εκτίμηση του κόστους μεταφοράς από την Ασία στον ΕΟΧ και του κόστους μεταφοράς στο εσωτερικό του ΕΟΧ σε [...]%% των τελικών τιμών παράδοσης, διαπιστώνουμε ότι οι τιμές της Εχxon στη Σιγκαπούρη είναι σε υψηλότερο επίπεδο από τις τιμές στον ΕΟΧ. Μόνον οι τιμές του 1998 και 1999 στη Σιγκαπούρη θα μπορούσαν να κυμανθούν σε ένα επίπεδο που θα κατασττούσε προσοδοφόρες τις εισαγωγές στον ΕΟΧ σε περίπτωση που οι τιμές στον ΕΟΧ αυξάνονταν υποθετικά κατά [...]%%. Όμως, οι τιμές αυτές είναι το αποτέλεσμα της κρίσης στη Νοτιοανατολική Ασία και δεν θεωρείται πιθανό να παραμείνουν, σε διαρκή βάση, σε αυτά τα επίπεδα. [...]*
324. Ένα άλλο σημαντικό στοιχείο είναι το γεγονός ότι οι τιμές εξαγωγής από τον ΕΟΧ ήσαν τυπικά χαμηλότερες από τις τιμές που χρεώνονται στον ΕΟΧ. Τα μέρη εκτιμούν τη συγκεκριμένη διαφορά κατά μέσον όρο σε επίπεδο [...]*
- ανά τόνο. Δηλαδή [...]%% κάτω από τις τρέχουσες τιμές στον ΕΟΧ. Αυτό ισοδυναμεί κατά προσέγγιση με το κόστος ναύλου και δείχνει ότι καμία κερδοσκοπική συναλλαγή δεν είναι εφικτή μεταξύ του ΕΟΧ και άλλων περιοχών του πλανήτη εκτός εάν υπάρχουν εξαιρετικές περιπτώσεις όπως η ασιατική κρίση. Αυτό υπογραμμίζεται από το γεγονός ότι δεν υπάρχει σχεδόν καμία εμπορική δραστηριότητα.
325. Η Ευρώπη αποτελεί ιστορικά τον παραγωγό βασικών ελαίων με τη μεγαλύτερη υπερβάλλουσα παραγωγική ικανότητα και, συνεπώς, είναι ο παραγωγός swing. Οι εξαγωγές από την Ευρώπη προς την Ασία, την Αφρική, την Άπω Ανατολή και τη Λατινική Αμερική ήσαν σημαντικές στο παρελθόν εφόσον οι χώρες αυτές χρειάζονταν βαρύτερα βασικά έλαια.
326. Νέες εγκαταστάσεις παραγωγικής ικανότητας ανακοινώθηκαν ή εμφανίστηκαν σε αυτές τις χώρες (κυρίως ικανότητα της ομάδας II-III μέσω των σχεδίων των Εχxon, Mobil και Shell), οι οποίες προηγουμένως ήσαν καθαροί εισαγωγείς ευρωπαϊκών βασικών ελαίων. Η πλεονασματική παραγωγή του ΕΟΧ αποτελείται κυρίως από ποιότητες βαρέων ελαίων για τα οποία υπάρχει περιορισμένη ζήτηση στον ΕΟΧ και επαρκής ζήτηση εκτός του ΕΟΧ. Οι ποιότητες βαρέων ελαίων (για παράδειγμα 600 ουδέτερα με διαλύτη) πωλούνται συνεπώς σε χαμηλότερες τιμές στην εξαγωγική αγορά άμεσης παράδοσης. Η πλεονασματική παραγωγή για ποιότητες ελαφρών ελαίων (για παράδειγμα ουδέτερα με διαλύτη 150) πωλείται στην αγορά του ΕΟΧ. Οι εξαγωγές αφορούν πρωτίστως ποιότητες βαρέων ελαίων· βάσει των στοιχείων που προσκόμισαν οι εννέα σημαντικότεροι ανταγωνιστές της Εχxon και της BP/Mobil, η ανάλυση σε κλάσεις ιξώδους είναι 24,3% για τα ελαφρά ουδέτερα, 12,63% για τα μεσαία ουδέτερα και 63% για τα βαρέα ουδέτερα. Τα βαρέα έλαια χρησιμοποιούνται και ως έλαια επεξεργασίας.

30. [...]*

327. Η Exxon εξήγησε σε σχετικά με τη διαχείρισή της έγγραφα ότι [...]*
328. Εάν οι τιμές στον EOX επρόκειτο να αυξηθούν κατά, ας υποθέσουμε, 5% σε σχέση με τις τιμές στη Σιγκαπούρη, οι εισαγωγές στον EOX δεν θα μπορούσαν να ανταγωνιστούν εύκολα την παραγωγή του EOX. Εφόσον οι συνθέσεις των λιπαντικών δεσμεύονται από τους κανόνες εναλλαγής βασικών ελαίων της ACEA και της API, θα έπρεπε να πραγματοποιηθούν σημαντικότερες επενδύσεις για την απόκτηση πιστοποίησης γι' αυτές τις σπανίως εμπορεύσιμες βασικές πρώτες ύλες. Η έρευνα αγοράς έδειξε ότι καμία από τις σημαντικότερες εταιρείες προσθέτων δεν έχει επενδύσει σε προγράμματα πιστοποίησης για εισαγόμενες βασικές πρώτες ύλες από εταιρείες εκτός των Exxon, Mobil και Shell. Ακόμα και αν το ζήτημα των κανόνων εναλλαγής βασικών ελαίων είχε επιλυθεί (πράγμα που είναι δαπανηρό και διαρκεί τουλάχιστον 18 μήνες) θα είχε απλώς επίπτωση στην πιστοποίηση της ACEA και όχι στην API. Το κόστος μεταφοράς και διεκπεραίωσης θα πρέπει να προστίθεται σε κάθε περίπτωση.
329. Τέλος, ας σημειωθεί ότι αντίθετα προς τους ισχυρισμούς των μερών, δεν υπάρχει πραγματική αγορά άμεσης παράδοσης για τα βασικά έλαια στην Ευρώπη με κάποια σημαντική ρευστότητα. Όλες οι έμποροι που ρωτήθηκαν απάντησαν ότι δεν έχουν εισάγει όγκο βασικής πρώτης ύλης στον EOX τα τελευταία έτη. Οι έμποροι διαδραματίζουν μικρό ρόλο ως ενδιάμεσοι στην εξαγωγική δραστηριότητα. Όλοι, πλην ενός, οι ανταγωνιστές των συγχωνευθέντων μερών (εκτός από τη Repsol : 24 KT) επισημαίνουν ότι δεν χρησιμοποιούν εμπόρους για τις εξαγωγές ή τις εισαγωγές από εκτός του EOX.
330. Από την προαναφερόμενη συζήτηση συνάγεται ότι η παραγωγή και πώληση των βασικών ελαίων της ομάδας I στον EOX αποτελεί σχετική αγορά. Αυτό οφείλεται ιδίως στην παρούσα συγκεκριμένη εικόνα ευρωπαϊκής κατανάλωσης και στις σχετικές με την ποιότητα απαιτήσεις της.

Πρόσθετα

331. Τα μέρη υποστήριξαν ότι η σχετική γεωγραφική αγορά είναι τουλάχιστον ο EOX. Ο καθορισμός του κατά πόσον η αγορά θα είναι ο EOX ή ευρύτερη δεν αλλάζει την εκτίμηση του ανταγωνισμού της παρούσας πράξης και συνεπώς ο ορισμός αγοράς μπορεί να παραμείνει ανοικτός.

Λιπαντικά

332. Για όλες τις πιθανές αγορές λιπαντικών (με εξαίρεση τα εστερικά λιπαντικά στροβιλοκινητήρα που εξετάζονται παρακάτω) το γεωγραφικό πεδίο τους μπορεί να

31. [...]*

32. [...]*

33. [...]*

34. [...]*

35. [...]*

36. [...]*

37. [...]*

παραμένει ανοικτό εφόσον, βάσει των προαναφερομένων ορισμών αγοράς, η συγκέντρωση δεν δημιουργεί ούτε ενισχύει μία δεσπίζουσα θέση που παρακωλύει σημαντικά τον ανταγωνισμό.

ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΟΥ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

Βασικά έλαια

Η σημερινή δομή της αγοράς

Θέσεις της αγοράς για τα βασικά έλαια: ανταγωνισμός δύο βαθμίδων

333. Οι παραγωγοί βασικών ελαίων χωρίζονται σε τέσσερις ομάδες :

(i) Οι εταιρείες περιφερειακής κλίμακας : εταιρείες πετρελαιοειδών με ολοκληρωμένη διάρθρωση που διαθέτουν διυλιστήρια πετρελαίου παγκοσμίως με ισχυρή παρουσία και παραγωγή στον EOX που υπερβαίνει τις ανάγκες τους : Shell, Exxon, BP/Mobil.

(ii) Οι περιφερειακές εταιρείες που έχουν αναλάβει την εθνική προσφορά βασικών ελαίων με παραγωγή που για ορισμένες από αυτές υπερβαίνει τις εσωτερικές ανάγκες τους : Cepsa, Repsol, Agip, Fortum, Elf, Total, KPI, Petrogal, και DEA.

(iii) Παραγωγοί σπανίως εμπορεύσιμων βασικών ελαίων όπως οι Iplom, MOH, SRS. Αυτά τα βασικά έλαια πιθανόν να είναι χαμηλότερης ποιότητας και προορίζονται κυρίως για εξαγωγές, βιομηχανικά λιπαντικά υψηλού όγκου και έλαια επεξεργασίας. Οι τέσσερις μεγαλύτεροι προμηθευτές προσθέτων επισημαίνουν ότι δεν έχουν προβεί σε πιστοποίηση αυτών των βασικών ελαίων.

(iv) Οι παραγωγοί μη συμβατικών βασικών ελαίων όπως η Nynas (ναφθενική βασική ύλη για εξειδικευμένα βιομηχανικά λιπαντικά) ή η Fortum (πρώην Neste) που παράγουν ΡΑΟ.

334. Η Exxon διαθέτει βασικά έλαια σε ολόκληρο τον EOX από 3 μονάδες παραγωγής που βρίσκονται στο Fawley, HB, στο Port Jédôme, Γαλλία και στην Augusta, Ιταλία. Η BP/Mobil έχει 5 μονάδες παραγωγής που βρίσκονται αντίστοιχα στη Γαλλία : Gravenchon και Dunkirk (η τελευταία συμπεριλαμβάνει συμμετοχή κατά 40% της ELF), στο HB (Coryton), στη Γερμανία (Neuhof) και στην Ισπανία που λειτουργεί από κοινού με την Cepsa τη μονάδα παραγωγής βασικών ελαίων στο Algeciras. Η Shell έχει 4 μονάδες παραγωγής, αντίστοιχα στις Κάτω Χώρες (Pernis), στη Γαλλία (Petit Couronne), στη Γερμανία (Αμβούργο) και στο HB (Stanlow). Οι Exxon, BP/Mobil και Shell ελέγχουν δώδεκα από τα 24 διυλιστήρια βασικών ελαίων στην Ευρώπη μεταξύ των οποίων 8 από τα 10 μεγαλύτερα. Προκειμένου να υπολογιστεί ο όγκος της αγοράς του EOX για τα βασικά έλαια της Ομάδας I και το μερίδιο αγοράς των μερών η Επιτροπή έλαβε υπόψη τα ακόλουθα στοιχεία. Τα μερίδια αγοράς υπολογίστηκαν σύμφωνα με τρεις μεθοδολογίες : πρώτον, βάσει της ονομαστικής παραγωγικής ικανότητας όπως προτείνεται από τα μέρη· δεύτερον, βάσει της πραγματικής παραγωγής και τρίτον, βάσει της παραγωγής της Ομάδας I.

Ονομαστική παραγωγική ικανότητα και πραγματική παραγωγή

335. Όλα τα στοιχεία βασίζονται στα δεδομένα του 1998 που προσκόμισαν η Exxon, η Mobil και οι ανταγωνιστές τους στον τομέα των βασικών ελαίων για τις αντίστοιχες μονάδες παραγωγής τους. Όπου οι τρίτοι δεν υπέβαλαν τα αιτούμενα στοιχεία (όπως στην περίπτωση των MOH, SRS και σε μικρότερο βαθμό η AGIP), η Επιτροπή χρησιμοποίησε τα στοιχεία που υπέβαλαν τα μέρη υπό μορφή CO. Καθώς ζητήθηκε από τρίτους να θεωρήσουν τα προσκομισθέντα δεδομένα για την πραγματική ικανότητα, την παραγωγή και τις πωλήσεις ως εμπιστευτικά, ο ακόλουθος πίνακας περιλαμβάνει μόνο κλίμακες ποσοστών. Ο ακόλουθος πίνακας για την παραγωγή και την παραγωγική ικανότητα βασικών ελαίων συγκρίνει την πραγματική παραγωγική ικανότητα και παραγωγή με την ονομαστική παραγωγική ικανότητα Enerfinance '96 που προσκόμισαν τα μέρη.

Παραγωγή και παραγωγική ικανότητα στον ΕΟΧ

Εταιρεία	Παραγωγική ικανότητα (σε Kta)			Παραγωγή (σε Kta) το 1998			
	Ονομαστική παραγωγική ικανότητα '96 (1) σε (Kty)	Ονομαστική παραγωγική ικανότητα '96 (1) %	Πραγματική παραγωγική ικανότητα '98 (3) %	Βασικές πρώτες ύλες συμπεριλαμβανομένων ελαίων επεξεργασίας (6)		Λευκά έλαια και παραφίνες (3)	Κεριά (4)
				Ομάδα I : μερίδιο της παραγωγής στον ΕΟΧ	Ομάδα II/III : μερίδιο της παραγωγής στον ΕΟΧ	μερίδιο της παραγωγής στον ΕΟΧ	μερίδιο της παραγωγής στον ΕΟΧ
Exxon	1825	23,1%	[...]*				
BP/Mobil (2)	1443	18,3%					
Shell	1280	16,2%					
Agip (7)	520	6,6%					
Cepsa	166	2,1%					
DEA	250	3,2%					
Elf	174	2,2%					
Total (5)	545	6,9%					
KPI	230	2,9%					
Fortum (Nesté)	92	1,2%					
Repsol	300	3,8%					
Petrogal	150	1,9%					
Nynas	250	3,2%					
Iplom	340	4,3%					
MOH	160	2,0%					
SRS	170	2,2%					
Addinol	0	0,0%					
OMV	0	0,0%					
Γενικό σύνολο	7895	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

(1) βάσει των στοιχείων που προσκόμισαν τα μέρη

(2) η Mobil δείχνει μία ανισορροπία στην παραγωγή της τάξης των [...] Kta λόγω της μεταβολής των αποθεμάτων της επιχείρησής

(3) η πραγματική παραγωγική ικανότητα εξαιρεί τα λευκά έλαια

(4) τα κεριά είναι υποπροϊόν των βασικών πρώτων υλών και συνεπώς δεν περιλαμβάνονται στην ονομαστική παραγωγική ικανότητα

(5) η παραγωγή παραφίνης της Total συγκαταλέγεται στα λευκά έλαια

(6) η παραγωγή λευκών ελαίων δεν περιλαμβάνεται στην παραγωγή βασικών ελαίων

(7) χρησιμοποίηση της ικανότητας βάσει των στοιχείων των μερών

336. Τα έλαια επεξεργασίας θεωρούνται ως βασικά έλαια. Οι αρωματικές ενώσεις, οι παραφίνες, τα λευκά έλαια και δεν περιλαμβάνονται στις πωλήσεις βασικών ελαίων καθώς είτε είναι υποπροϊόν είτε χρειάζονται περαιτέρω δύλισης. Τα λευκά έλαια, οι παραφίνες και τα κεριά εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από την παραγωγή πρώτων υλών και τα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα και οι οικονομίες κλίμακας οδηγούν σε πολύ μεγάλα μερίδια αγοράς. Τα προϊόντα αυτά όμως είτε είναι το αποτέλεσμα περαιτέρω σταδίου της επεξεργασίας βασικών ελαίων στο δυλιστήριο είτε ένα υποπροϊόν της παραγωγής βασικών ελαίων. Η εκτίμηση της ανταγωνιστικής θέσης των μερών συνδέεται συνεπώς με αυτή των βασικών ελαίων.

Μερίδια αγοράς βασισμένα στις πωλήσεις σε τρίτους

337. Οι πωλήσεις στην εμπορική αγορά καθορίζονται ως πωλήσεις σε τρίτους τόσο εντός όσο και εκτός του EOX συμπεριλαμβανομένων των πωλήσεων στην αγορά άμεσης παράδοσης. Οι πωλήσεις σε θυγατρικές θεωρούνται ως ελεγχόμενες πωλήσεις. Οι πωλήσεις σε πελάτες εκτός του EOX υπολογίστηκαν κατά τρόπο που αντικατοπτρίζουν τη θέση των μερών ότι οι εξαγωγές μπορούν να επαναπροσανατολιστούν προκειμένου να ικανοποιηθεί η ζήτηση στον EOX. Οι πωλήσεις σε εταιρείες προσθέτων θεωρούνται ως πωλήσεις στην εμπορική αγορά (εξαιρουμένης της περίπτωσης των προσθέτων της AGIP και των πωλήσεων από την Shell και την Exxon για τις δραστηριότητές τους στον τομέα των προσθέτων πριν την κοινή επιχείρηση).

Εταιρεία	Μερίδιο της εμπορικής αγοράς
Exxon (1)	[30-40%]*
BP/Mobil (2)	[10-20%]*
Shell	[10-20%]*
Agip (3)	[0-10%]*
Cepsa	[0-10%]*
DEA	[0-10%]*
Elf	[0-10%]*
Total	[0-10%]*
KPI	[0-10%]*
Repsol	[0-10%]*
Petrogal (4)	[0-10%]*
MOH (4)	[0-10%]*
SRS (4)	[0-10%]*
Γενικό σύνολο	100 %

(1) διαφορά της τάξης των [...] Kta (παραγωγή - πωλήσεις)

(2) Η Mobil δείχνει μία ανισορροπία στην παραγωγή της τάξης των [...] Kta (αποθέματα επιχείρησης) που καταμερίζεται σε ελεγχόμενες πωλήσεις

- (3) χρησιμοποίηση της παραγωγικής ικανότητας βάσει των στοιχείων που προσκόμισαν τα μέρη
- (4) βάσει των στοιχείων που προσκόμισαν τα μέρη
338. Η ικανότητα της Exxon να πραγματοποιεί πωλήσεις στην εμπορική αγορά, που οφείλονται στις επενδύσεις που πραγματοποίησε στην παραγωγική ικανότητα βασικών ελαίων στη δεκαετία του 1950 και του 1960, είναι άκρως σημαντική: [...] της παραγωγής της διατίθεται στην εμπορική αγορά ενώ η ικανότητα της BP/Mobil για την εμπορική αγορά ανέρχεται σε [...].*
339. Βάσει των στοιχείων για τις πωλήσεις του 1998, οι υπολογισμοί δείχνουν το σημαντικό μερίδιο της Exxon στην εμπορική αγορά [30-40]*%, με την BP/Mobil να κατέχει τη δεύτερη θέση με [10-20]*%. Η Shell βρίσκεται στην τρίτη θέση με συμμετοχή που προσεγγίζει τη BP/Mobil (καίτοι πρέπει να επισημανθεί ότι σχεδόν το ήμισυ των όγκων που διαθέτει η Shell στην εμπορική αγορά πωλούνται ως έλαια επεξεργασίας). Η Total και η Agip έχουν μερίδια αγορά χαμηλότερα του 8%. Μικρότεροι ανταγωνιστές, όπως οι DEA, Cepsa, Repsol, KPI, Petrogal, SRS, Petrogal και MOH, κατέχουν μεταξύ 3% και 5% της εμπορικής αγοράς. Η Elf πρέπει να θεωρηθεί ως καθαρός αγοραστής στην αγορά.
340. Τέλος, πρέπει να τονιστεί ότι τα προαναφερόμενα μερίδια αγοράς δεν μεταβλήθηκαν ουσιαστικά τα τελευταία έτη.
341. Συνολικά, φαίνεται ότι ανεξαρτήτως της επιλεγείσας μεθοδολογίας, η Exxon κατέχει σαφώς την ηγετική θέση στην αγορά βασικών ελαίων τόσο σε επίπεδο απόλυτης παραγωγής όσο και παραγωγής διαθέσιμης σε τρίτους. Οι βασικοί ανταγωνιστές της Exxon είναι η BP/Mobil και η Shell αλλά πωλούν μικρότερο μέρος της παραγωγής τους σε τρίτους.

Φραγμοί εισόδου και εξόδου

342. Σύμφωνα με τα μέρη, νέα παραγωγική ικανότητα στον EOX είναι απίθανη υπό την παρούσα υπερβάλλουσα ικανότητα και τις υποτιμημένες τιμές, και εάν επρόκειτο να εγκατασταθεί νέα ικανότητα, πιθανόν να είναι παραγωγική ικανότητα για την Ομάδα III για την οποία αναμένεται αυξημένη ζήτηση στο μέλλον. Τα μέρη εκτίμησαν ότι η κατασκευή νέας μονάδας παραγωγής (Ομάδα II/III) απαιτεί [...] εκατ. USD για παραγωγική ικανότητα [...] % ΚΤ ετησίως. Τρίτοι επιβεβαίωσαν την άποψη αυτή επισημαίνοντας ότι η κατασκευή νέας μονάδας παραγωγής θα διαρκέσει 2 έως 3 έτη και θα περιλαμβάνει επενδύσεις 400 εκατ. USD για μονάδα παραγωγής 400 ΚΤ ετησίως.
343. Η μετατροπή υπάρχουσας παραγωγικής ικανότητας της ομάδας I σε ομάδα III είναι εφικτή και απαιτεί επένδυση [...] USD συγκριτικά προς βασική επένδυση [...] USD³⁸.
344. Το κλείσιμο διυλιστηρίου συνεπάγεται σημαντικό κόστος, ιδίως λόγω της ανάγκης αποκατάστασης του γεωτεμαχίου. Παρ' όλα αυτά 3 διυλιστήρια βασικών ελαίων έκλεισαν κατά την προηγούμενη διετία : Llandarcy (BP/Mobil HB: με ονομαστική παραγωγική ικανότητα [...] Kty.), Addinol (170 Kty στην πρώην Ανατολική

38. [...].*

Γερμανία) και μία από τις δύο μονάδες παραγωγής βασικών ελαίων DEA στη Γερμανία. Τα συγκεκριμένα διυλιστήρια βασικών ελαίων παρήγαγαν βαρύτερα βασικά έλαια και ως εκ τούτου επλήγησαν από τη μείωση των τιμών εξαγωγής που σημειώνεται από το 1997. Καίτοι υπάρχει σημαντικό κόστος, ορισμένες εταιρείες εκμετάλλευσης διυλιστηρίων αποφασίζουν να κλείσουν όταν φθάνουν το σημείο μηδενικών κερδών. Παράγοντες του κλάδου θεωρούν ότι κι άλλες μονάδες παραγωγής βασικών ελαίων πιθανόν να κλείσουν στο άμεσο μέλλον λόγω χαμηλής παραγωγικότητας.

Προνομιακός ρόλος των Exxon, BP/Mobil και Shell με περιορισμένες πιέσεις που ασκούνται από μικρότερους παραγωγούς βασικών ελαίων

Δυνατότητα εναλλαγής βασικών ελαίων για όλα τα διυλιστήρια και περιορισμένες πιέσεις πιστοποίησης

345. Η πιστοποίηση API/ACEA χορηγείται για το μίγμα κατεργασμένων λιπαντικών από βασικά έλαια και ένα πρόσθετο αφού περάσει τις απαραίτητες δοκιμές. Η πιστοποίηση καθορίζει επακριβώς τον παραγωγό του βασικού ελαίου (η πιστοποίηση για το βασικό έλαιο χορηγείται για όλες τις μονάδες παραγωγής) και τη συγκεκριμένη σειρά προσθέτων. Εάν η προέλευση των συστατικών αλλάξει, απαιτείται επαναπιστοποίηση (εναλλαγή κατά 10% της ομάδας I είναι αποδεκτή χωρίς να απαιτείται δοκιμή). Η συνέπεια αυτού είναι ότι οι προμηθευτές βασικών ελαίων περιφερειακής κλίμακας (που έχουν επενδύσει³⁹ για να επιτύχουν την εναλλαγή στις μονάδες παραγωγής βασικών ελαίων που διαθέτουν) πρέπει να περάσουν την πιστοποίηση των βασικών ελαίων τους με ορισμένη σειρά προσθέτων άπαξ. Δεδομένου ότι έχουν ορισμένες μονάδες παραγωγής και πολλαπλές μονάδες αποθήκευσης με γεωγραφική κάλυψη, βρίσκονται σε καλύτερη θέση όσον αφορά τη διαθεσιμότητα ορισμένων μονάδων μίξης. Οι περιφερειακοί παραγωγοί βασικών ελαίων, που δεν έχουν αυτή τη γεωγραφική εξάπλωση παραγωγής, είτε πρέπει να αντιμετωπίσουν υψηλότερο κόστος μεταφοράς από το διυλιστήριό τους στις εγκαταστάσεις των πελατών είτε πρέπει να αγοράσουν βασικά έλαια από την αγορά που βρίσκεται πλησίον του πελάτη τους (εταιρείες μίξης) προκειμένου να αποφευχθεί υψηλότερο κόστος μεταφοράς αλλά τότε πρέπει να περάσουν πιστοποίηση για κάθε βασικό έλαιο που αγοράζεται στην αγορά.

346. Ανταγωνιστές της Exxon και της Mobil (τόσο για τα βασικά έλαια όσο και για τη μίξη λιπαντικών) επισημαίνουν ότι οι μονάδες μίξης επιδεικνύουν μεγάλη ευαισθησία στην ασφάλεια του συνεχούς εφοδιασμού και της ποιότητας των βασικών ελαίων καθώς οι πρώτες ύλες στις εγκαταστάσεις τους είναι περιορισμένες. Η παροχή σχετικά μικρών όγκων από μία μόνο μονάδα παραγωγής βασικών ελαίων σε ένα δίκτυο μονάδων μίξης περιφερειακής κλίμακας κατά τακτά διαστήματα επιβάλλει συνεπώς σημαντικό κόστος ακόμα και για τις μεγαλύτερες εθνικές εταιρείες βασικών ελαίων με ολοκληρωμένη διάρθρωση και επαρκή ικανότητα στην εμπορική αγορά.

Πλεονεκτήματα που προκύπτουν από οικονομίες κλίμακας στη μονάδα παραγωγής

39. Η BP/Mobil έχουν δαπανήσει περίπου [...] * USD για να αποκτήσουν τη δυνατότητα εναλλαγής μεταξύ των (τότε) [...] * ευρωπαϊκών διυλιστηρίων τους.

347. Τα μέρη αναγνωρίζουν ότι οι οικονομίες κλίμακας διαδραματίζουν κάποιο ρόλο στην παραγωγή βασικών ελαίων της Ομάδας I. Οι Exxon, Mobil και Shell ελέγχουν [...] από τα 24 διυλιστήρια βασικών ελαίων στην Ευρώπη μεταξύ των οποίων [...] από τα 10 μεγαλύτερα. Αυτό συνεπάγεται ένα πλεονέκτημα ως προς το κόστος έναντι των μικρότερων ανταγωνιστών τους διότι μπορούν να κατανέμουν καλύτερα το πάγιο κόστος σε ολόκληρη την παραγωγή. Μόνον η Agip στην Ιταλία και η Total στη Γαλλία έχουν μονάδες παραγωγής συγκρίσιμου μεγέθους και μπορούν να επωφεληθούν από συγκρίσιμες οικονομίες κλίμακας. Όπως επισημαίνει η Mobil στα επιχειρηματικά της σχέδια⁴⁰, [...]*. Η Shell θεωρείται από τα μέρη ως αποτελεσματική και αποδοτική χάρη σε μία ολοκληρωμένη (καύσιμα και λιπαντικά) επιχειρηματική άποψη και προσοδοφόρα κεριά/ γράσα/ λευκά έλαια.

40. [...]*

348. Ο ακόλουθος πίνακας περιλαμβάνει κατάταξη σύμφωνα με τη διάσταση της μονάδας παραγωγής βασικών ελαίων :

Κατάταξη	Διυλιστήριο	Κάτοχος(οι)	Εκτίμηση των μερών για την ονομαστική παραγωγική ικανότητα	Ομάδες
1	Augusta (Ιταλία)	Exxon	860	I
2	Livorno (Ιταλία)	Agip	540	I
3	Gonfreville (Γαλλία)	Total	500	I/III
4	Port Jérôme (Γαλλία)	Exxon	485	I
5	Fawley (HB)	Exxon	440	I
6	Pernis (Κάτω Χώρες)	Shell	370	I
7	Gravenchon (Γαλλία)	BP/Mobil	340	I/III
8	Dunkirk (Γαλλία)	BP/Mobil (60%) - Elf (40%)	340	I/III
9	Petit-Couronne (Γαλλία)	Shell	340	I/III
10	Coryton (HB)	BP/Mobil	330	I
11	Hamburg (Γερμανία)	Shell	330	I/III
12	Heide (Γερμανία)	DEA	250	I/III
13	Nynashamn (Σουηδία)	Nynas	250	Άλλη
14	Stanlow (HB)	Shell	240	I
15	Europort (Κάτω Χώρες)	KPI	230	I/III
16	Neuhof (Γερμανία)	BP/Mobil	215	I/III
17	Algeciras (Ισπανία)	BP/Mobil (50%) - Cepsa (50%)	200	I
18	Porto (Πορτογαλία)	Petrogal (75%) - Total (25%)	180	I
19	Θεόδωροι (Ελλάδα)	MOH	170	I
20	Salzbergen (Γερμανία) (ενδοχώρα)	SRS	170	I
21	Escomberas (Ισπανία)	Repsol	150	I
22	Puertollano (Ισπανία)	Repsol	150	I
23	Huelva (Ισπανία)	Cepsa (66%) - Elf (34%)	100	I
24	Φινλανδία	Fortum (Neste)	50	III

349. Τα επιπλέον οφέλη που προκύπτουν από τη διάσταση είναι (α) ότι οι μεγάλες μονάδες παραγωγής μπορούν να βελτιστοποιήσουν την εισαγωγή αργού πετρελαίου και (β) ότι δημιουργείται διαθέσιμη ικανότητα παραγωγής που είναι σημαντική για τη βελτιστοποίηση της παραγωγικής διαδικασίας καθώς προσφέρει μεγαλύτερη

ευελιξία· αυτό είναι σημαντικό όταν παράγονται ορισμένες κατηγορίες βασικών πρώτων υλών.

Πλεονεκτήματα που προκύπτουν από οικονομίες υλικοτεχνικής υποδομής

350. Όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, οι Exxon, BP/Mobil και Shell έχουν πολλά διυλιστήρια στον ΕΟΧ. Αυτή η πανευρωπαϊκή εξάπλωση υποστηρίζεται περαιτέρω από την αποθηκευτική ικανότητα σε στρατηγικά σημεία στην Ευρώπη.
351. Αυτό αντιπαραβάλλεται με τους μικρότερους εθνικούς παραγωγούς που διαθέτουν μόνον ένα διυλιστήριο από το οποίο δεν είναι εύκολο και οικονομικό να οργανωθεί η διανομή σε δυνητικούς πελάτες που δεν βρίσκονται πλησίον της παραγωγής τους. Αυτό ισχύει προδήλως για διυλιστήρια της ενδοχώρας όπως τα SRS και DEA, που εφοδιάζουν τοπικούς πελάτες αποκλειστικά με βυτιοφόρα οχήματα και τρένα. Τα συγκεκριμένα μέσα μεταφοράς περιορίζουν τη μέγιστη απόσταση για την οποία είναι οικονομικά βιώσιμη η μεταφορά του προϊόντος, αλλά επιβάλλουν επίσης πρόσθετο κόστος μεταφοράς. Οι ανταγωνιστές επισημαίνουν ότι η χερσαία μεταφορά περιορίζεται σε ακτίνα 500 χλμ με βυτιοφόρο όχημα και 1.000 χλμ σιδηροδρομικώς. Το κόστος μεταφοράς δεν είναι συγκρίσιμο λόγω του περιορισμένου όγκου που μπορεί να μεταφέρει το βυτιοφόρο όχημα και ο σιδηρόδρομος και κυμαίνεται μεταξύ 6% και 10% της τιμής πώλησης του προϊόντος.
352. Ακόμα και μεμονωμένα διυλιστήρια που βρίσκονται σε παράκτιες περιοχές αντιμετωπίζουν υψηλότερο μέσο κόστος μεταφοράς. Τα μέρη εκτίμησαν το μέσο κόστος μεταφοράς στον ΕΟΧ σε [...] * της τελικής τιμής παράδοσης. Εξήγησαν επίσης ότι το κόστος μεταφοράς στον ΕΟΧ κυμαίνεται μεταξύ [...] * (από το ΗΒ στις Κάτω Χώρες) και [...] * (από την Ιταλία στις Κάτω Χώρες) του μεταβλητού κόστους. Υποθέτοντας ότι το πάγιο κόστος παραμένει αμετάβλητο για τα δύο πιθανές διαδρομές, αυτό σημαίνει ότι το κόστος μεταφοράς από την Ιταλία στις Κάτω Χώρες είναι κατά [...] *% υψηλότερο από το αντίστοιχο της μεταφοράς από το ΗΒ στις Κάτω Χώρες.⁴¹ Με άλλα λόγια εάν το κόστος μεταφοράς από το ΗΒ στις Κάτω Χώρες ήταν [...] *% της τελικής τιμής παράδοσης, θα ήταν [...] *%, εάν τα προϊόντα μεταφέρονταν από την Ιταλία. Η γεωγραφική κάλυψη, η παράκτια τοποθεσία ή η σύνδεση με μονάδες μίξης καθορίζουν συνεπώς την ανταγωνιστική θέση ενός διυλιστηρίου βασικού ελαίου και την ικανότητά του να ανταγωνίζεται στην εμπορική αγορά του ΕΟΧ σε αντίθεση με την τοπική ή εξαγωγική αγορά εκτός του ΕΟΧ.

Η δυναμική της αγοράς βασικών ελαίων ενισχύει τα πλεονεκτήματα των Exxon, BP/Mobil και Shell

Ικανότητα καθορισμού των προτύπων για τη μελλοντική ανάπτυξη λιπαντικών

353. Λόγω της αναγκαίας πιστοποίησης για μίγματα βασικών ελαίων και προσθέτων, το μέγεθος αποτελεί ένα αυτοενισχυτικό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στην αγορά βασικών ελαίων. Βάσει των πληροφοριών της αγοράς, σειρές προσθέτων για νέες συνθέσεις λιπαντικών αναπτύσσονται κατ' αρχήν για τα βασικά έλαια των Exxon,

41. [...]*

BP/Mobil και Shell. Οι μεγαλύτεροι Ευρωπαίοι προμηθευτές προσθέτων αυτοκινήτων συνθέτουν σειρές προσθέτων για τα βασικά έλαια που επιλέγονται από την εταιρεία μίξης λιπαντικών. Εν γένει, οι ανεξάρτητες εταιρείες μίξης επιλέγουν τη βασική πρώτη ύλη της Exxon, της Mobil/BP και της Shell, ενώ οι εθνικές εταιρείες πετρελαιοειδών με ολοκληρωμένη διάρθρωση με δραστηριότητες μίξης μπορεί να επιλέξουν την εσωτερικά παραγόμενη βασική πρώτη ύλη τους. Οι παραγωγοί προσθέτων θα επενδύσουν ανεξάρτητα σε επιπλέον πιστοποιήσεις, αλλά θα το πράξουν μόνο για τα σημαντικότερα εμπορεύσιμα βασικά έλαια (κυρίως η Exxon, η Shell και η BP/Mobil), καθώς για τα συγκεκριμένα βασικά έλαια, η συμπληρωματική επένδυση πιστοποίησης θα αντισταθμιστεί από τη δυνατότητα εξασφάλισης επιπλέον πωλήσεων. Άλλα βασικά έλαια εκτός αυτών της Exxon, της Mobil και της Shell τείνουν να πιστοποιούνται με ad-hoc τρόπο προκειμένου να ικανοποιούν τη ζήτηση πελατών σε περίπτωση που αυτό καθίσταται τεχνικά εφικτό και εμπορικά βιώσιμο.

354. Ορισμένοι προμηθευτές προσθέτων επισημαίνουν ότι, κατά μέσο όρο, άνω του ημίσεος των πωλήσεών τους σε πρόσθετα πραγματοποιούνται σε συσκευασίες γενικής χρήσης. Η Επιτροπή ζήτησε από τους 4 βασικούς προμηθευτές προσθέτων να αναφέρουν με ποια βασικά έλαια έχουν αναπτύξει δεόντως πιστοποιημένες σειρές DI γενικής χρήσης είτε για βιομηχανικά λιπαντικά είτε για λιπαντικά αυτοκινήτων. Κατά μέσο όρο, άνω του 70% όλων των διαθέσιμων σειρών συντίθενται με βάση τη βασική πρώτη ύλη των Exxon, BP/Mobil και Shell. Εκτός από αυτές τις εταιρείες, μόνον η Total και η Elf (και σε μικρότερο βαθμό η AGIP και η KPI) έχουν πιστοποιήσεις με πολλούς προμηθευτές προσθέτων. Οι Exxon, BP/Mobil και Shell είναι συνεπώς προμηθευτές βασικών ελαίων αναφοράς με λιγοστούς άλλους μικρότερους προμηθευτές βασικού ελαίου να είναι συμβατοί. Οι προμηθευτές προσθέτων επιβεβαίωσαν ότι τείνουν να προτείνουν και να αναπτύσσουν συνθέσεις για εφαρμογές μόνο με τη βασική πρώτη ύλη από τους τρεις μεγάλους εφόσον μπορούν να αναμένουν περισσότερες πωλήσεις γι' αυτά τα βασικά έλαια που είναι άμεσα διαθέσιμα σε μία αγορά περιφερειακής κλίμακας στους αναγκαίους όγκους και σε σταθερή ποιότητα.
355. Κατεργασμένα προϊόντα που συντίθενται από βασικά έλαια της Exxon, της BP/Mobil και της Shell μπορούν να προσαρμόζονται ταχύτερα σε νέα πρότυπα εφόσον η εναλλαγή βασικών ελαίων εξασφαλίζει ότι το προϊόν μπορεί να αγοράζεται πλησίον της μονάδας μίξης χωρίς να επιβάλλεται επιπλέον πιστοποίηση. Εάν μία πολυ-περιφερειακή εταιρεία μίξης επιλεγόταν για την αγορά βασικών ελαίων από διάφορους τοπικούς παραγωγούς, θα απαιτούνταν πολλαπλές δοκιμές και πιστοποιήσεις για την απόκτηση πιστοποίησης κατεργασμένου λιπαντικού. Το στοιχείο αυτό τα καθιστά λιγότερο ελκυστικά για τους προμηθευτές προσθέτων.
356. Σύμφωνα με τρίτους (τόσο εταιρείες μίξης όσο και παραγωγούς βασικών ελαίων), αυτό το εγγενές πλεονέκτημα των βασικών ελαίων που παράγονται από τις Exxon, Shell και Mobil/BP είναι ύψιστης σημασίας για ένα κλάδο που, τα τελευταία έτη, γνωρίζει ελάττωση της ζήτησης προϊόντος για τα λιπαντικά. Σήμερα είναι της τάξης των 3-5 ετών για λιπαντικά αυτοκινήτων. Επιπλέον, οι απαιτήσεις προδιαγραφών των ΚΠΕ γίνονται αυστηρότερες. Οι παραγωγοί λιπαντικών πρέπει συνεπώς να αναπτύσσουν διαρκώς νέες συνθέσεις. Λόγω του βραχύτερου χρόνου που διατίθεται για την ανάπτυξη νέων προϊόντων και την απόσβεση αυτού του κόστους, οι εταιρείες μίξης λιπαντικών τείνουν να μεταστραφούν στους τρεις μεγαλύτερους παραγωγούς βασικού ελαίου, με τους οποίους οι παραγωγοί προσθέτων αναπτύσσουν συστηματικά κατάλληλες σειρές. Οι προμηθευτές προσθέτων επισημαίνουν ότι

αναπτύσσουν κατ' αρχήν τις νέες συνθέσεις με βασικά έλαια της Exxon, της BP/Mobil και της Shell εφόσον μόνον αυτά τα βασικά έλαια μπορούν να δημιουργήσουν επαρκείς πωλήσεις ώστε να ανακτηθούν οι πραγματοποιηθείσες επενδύσεις. Οι ΚΠΕ, ορισμένες φορές σε συνεργασία με εταιρείες πετρελαιοειδών, καθοδηγούν τις επόμενες γενεές λιπαντικών. Ανταγωνίστριες εταιρείες μίξης λιπαντικών επισημαίνουν ότι οι ΚΠΕ θα έχουν την τάση να συζητούν τις ανάγκες τους με την Exxon ή τη BP/Mobil και σε μικρότερο βαθμό με τη Shell (αρχή του ενιαίου σημείου εξυπηρέτησης) ως οι μοναδικές δραστηριοποιούμενες στην αγορά επιχειρήσεις παγκοσμίως με παρουσία σε όλα τα επίπεδα της αλυσίδας εφοδιασμού [...]»⁴². Ανταγωνιστές επισημαίνουν ότι η περιορισμένη ικανότητά τους να ανταγωνίζονται με τις Exxon, BP/Mobil και Shell θα περιοριστεί περαιτέρω από την τρέχουσα ελάττωση της ζωής προϊόντος για τα λιπαντικά.

357. Η μίξη βιομηχανικών λιπαντικών επηρεάζεται επίσης από αυτή την τάση, καθώς οι εταιρείες μίξης προσπαθούν να ελαχιστοποιήσουν την αποθήκευση και την ποικιλότητα βασικών ελαίων/ προσθέτων. Οι εταιρείες μίξης λιπαντικών που υιοθετούν τα πρότυπα υψηλής ποιότητας δεν αποθηκεύουν βασικά έλαια διαφόρων προμηθευτών στην ίδια δεξαμενή βασικών ελαίων (ούτε για βασικά έλαια με παρόμοιες προδιαγραφές). Λόγω της περιορισμένης αποθήκευσης, η εταιρεία μίξης τείνει συνεπώς να χρησιμοποιεί ένα «ευέλικτο βασικό έλαιο» που μπορεί να χρησιμοποιηθεί τόσο για εφαρμογές λιπαντικών όσο και για εφαρμογές βιομηχανικών λιπαντικών.

Η αγορά βασικών ελαίων καθοδηγείται από τις απαιτήσεις υψηλότερης ποιότητας

358. Η υλικοτεχνική υποδομή της μονάδας μίξης προστίθεται επίσης στο κόστος της μετατροπής βασικών ελαίων καθώς οι μονάδες μίξης βελτιστοποιούνται συνήθως προκειμένου να τηρούν τον ελάχιστο αριθμό δεξαμενών αποθήκευσης που απαιτούνται για βασικά έλαια και πρόσθετα (ορισμένες από τις πολύ μεγάλες μονάδες μίξης μπορεί να αποθηκεύουν άνω των 30 κλάσεων του βασικού ελαίου). Συνεπώς χρησιμοποιείται συχνά ένα «ευέλικτο βασικό έλαιο». Ένα ευέλικτο βασικό έλαιο δεν χρειάζεται να αλλάξει τις σε ειδικές προδιαγραφές σε ένα ευρύ φάσμα προϊόντων. Αυτό σημαίνει ότι το βασικό έλαιο που χρησιμοποιείται για προϊόντα ανώτερης κατηγορίας χρησιμοποιείται επίσης για προϊόντα χαμηλότερης κατηγορίας. Η αλλαγή σύνθεσης ενός προϊόντος ανώτερης κατηγορίας οδηγεί σε ένα ευρύ φάσμα κόστους σύνθεσης που καθοδηγείται από την επιλογή του βασικού ελαίου ανώτερης κατηγορίας. Η εναλλακτική λύση είναι η αγορά νέας αποθηκευτικής ικανότητας και η μεταφορά περισσότερων πρώτων υλών, πράγμα που μπορεί να είναι δαπανηρό, ή η εξειδίκευση στην παραγωγή είτε μόνο λιπαντικών αυτοκινήτων είτε μόνο βιομηχανικών λιπαντικών (καίτοι τα μέρη επισημαίνουν ότι αυτή είναι μία πρόσφατη και αυξανόμενη τάση, υποστήριξαν ότι δεν υπάρχει ξεχωριστή αγορά προϊόντος για βασικά έλαια που προορίζονται για βιομηχανικά λιπαντικά και λιπαντικά αυτοκινήτων). Το γεγονός ότι οι συνδυασμοί βασικών ελαίων και προσθέτων δεσμεύονται δεν χρειάζονται να αλλάξουν μέσω της πιστοποίησης επηρεάζει επίσης την εταιρεία μίξης - η σχέση προσθέτων καθώς μία μίξη λιπαντικών ασχολείται τυπικά με προμηθευτές προσθέτων βάσει ενός συνόλου προσθέτων που πρέπει να αγοράσει. Εάν η εταιρεία μίξης αλλάξει τη σύνθεση του λιπαντικού μεταστρεφόμενη

42. [...]»

προς άλλους προμηθευτές βασικών ελαίων, τότε ο προμηθευτής προσθέτων θα πρέπει να συμφωνήσει για ένα νέο (κοινό) πρόγραμμα ανάπτυξης. Εάν αυτή η αντίληψη δεν υπάρχει, η εταιρεία πετρελαιοειδών θα αναγκαστεί να προβεί σε έρευνα αγοράς για συνδυασμούς βασικών ελαίων – προσθέτων που είναι ήδη πλήρως πιστοποιημένοι μειώνοντας τοιουτοτρόπως την αγοραστική της δύναμη έναντι του παραγωγού προσθέτων.

359. Σχεδόν όλα τα επώνυμα προϊόντα αυτοκινήτων εγκρίνονται βάσει τυποποιημένων βιομηχανικών προδιαγραφών (API, ACEA) υπό αυστηρώς διαχειριζόμενα και τεκμηριωμένα καθεστώτα δοκιμών. Η επίτευξη αυτών των ελάχιστων προτύπων απόδοσης είναι αναγνωριστικά που επιτρέπουν στο προϊόν να χρησιμοποιείται για τη συγκεκριμένη εφαρμογή. Η επιλογή του συγκεκριμένου προϊόντος εξαρτάται συνεπώς από τον πελάτη του κυκλώματος παραγωγής ή τον τελικό χρήστη (ΚΠΕ). Οι μεγαλύτερες εταιρείες πετρελαιοειδών έρχονται σε επαφή με ΚΠΕ και συνεισφέρουν στο στρατηγικό προβληματισμό τους, που μπορεί να κατευθύνει την τεχνική ανάπτυξή τους σε συγκεκριμένες ανάγκες του πελάτη. Όταν ένας ΚΠΕ αλλάζει τις προδιαγραφές του, αυτό μπορεί να αποτρέψει τυχόν πωλήσεις ενός λιπαντικού, ανεξαρτήτως του εμπορικού σήματος που φέρει, μέχρις ότου οι νέες προδιαγραφές συμμορφωθούν προς τους ισχύοντες κανόνες. Οι ανταγωνιστές σε περιφερειακή κλίμακα (Exxon, Shell, BP/Mobil) υιοθετούν διαρκώς περισσότερο ένα ενιαίο πανευρωπαϊκό φάσμα προϊόντος (τόσο για λιπαντικά αυτοκινήτων όσο και για λιπαντικά συντήρησης).
360. Μία εταιρεία μίξης λιπαντικών δεν μπορεί να δει την ανταγωνιστική της θέση να διακυβεύεται όταν η εμφάνιση μιας νέας σύνθεσης προϊόντος μπορεί να καθυστερήσει λόγω του χρόνου που απαιτείται για την απόκτηση περιεκτικής τεκμηρίωσης των δοκιμών για ένα σπανιότερα εμπορεύσιμο βασικό έλαιο. Όταν ένας προμηθευτής προσθέτων επιλέγει να εισάγει μία νέα σύνθεση προϊόντος, θα μπορούσε να προτιμήσει εν γένει βασικά έλαια της Exxon, της BP/Mobil και της Shell. Η εναλλαγή βασικών ελαίων και η πιστοποίηση κατεργασμένων λιπαντικών περιορίζουν τη συχνότητα αλλαγών σε προμηθευτές βασικών πρώτων υλών μετά τη σύνθεση του λιπαντικού. [...] ⁴³.
361. Ο βαθμός μεταστροφής του πελάτη όπως παρέχεται από τα μέρη δείχνει ότι οι εθνικοί παραγωγοί βασικών ελαίων ανταγωνίζονται για τοπικές εταιρείες μίξης (για λιπαντικά αυτοκινήτων και βιομηχανικά λιπαντικά), εξειδικευμένες εταιρείες μίξης βιομηχανικών λιπαντικών, προμηθευτές προσθέτων [...] ⁴⁴ και θα κατακυρώνουν ενίοτε μία σύμβαση για αρχική τροφοδότηση ή σημαντική εταιρεία μίξης στην εγχώρια αγορά τους. Η Exxon και σε μικρότερο βαθμό η BP/Mobil επικεντρώνονται σε συμβάσεις καθορισμένης χρονικής διάρκειας με εταιρείες μίξης περιφερειακής κλίμακας και ΚΠΕ αρχικής τροφοδότησης.
362. Η Exxon και η BP/Mobil έχουν απολέσει ορισμένες μικρές εταιρείες μίξης που μεταστράφηκαν σε ανταγωνιστές, όπως η Total, η Elf, η KPI και η Shell. Ορισμένες φορές αυτό έγινε στη βάση της ποιότητας και άλλες στη βάση της τιμής, αλλά σε όλες τις περιπτώσεις ο επικρατών ανταγωνιστής διέθετε ικανότητα παραγωγής πλησίον του πελάτη. Αυτό, όμως, δεν συνεπάγεται ότι η Exxon και η BP/Mobil δεν

43. [...]*

44. [...]*

ανταγωνίζονται ως προς την τιμή· σε ορισμένες περιπτώσεις, ο απολεσθείς πελάτης επανήλθε το επόμενο έτος.

363. Καίτοι η Exxon και η BP/Mobil έχουν [...]*, συχνά υφίστανται απώλεια όταν ανταγωνίζονται με τις Petrogal, Repsol, Cepsa, KPI, Total, Elf ή ακόμα και μικρότερες ανατολικοευρωπαϊκές εταιρείες παραγωγής βασικών ελαίων. Ας σημειωθεί ωστόσο ότι, όπως επισημαίνουν τα μέρη, « οι κατασκευαστές προσθέτων μπορεί να είναι σε θέση να χρησιμοποιούν σχετικά χαμηλής ποιότητας βασικά έλαια» και ότι οι προμηθευτές προσθέτων αγοράζουν ενίοτε αυτούς τους όγκους εκτός της σύμβασής τους με την Exxon, τη Shell ή τη BP/Mobil στην αγορά άμεσης παράδοσης. Δεδομένου ότι οι προμηθευτές προσθέτων δεν επιβάλλουν αυστηρές απαιτήσεις πιστοποίησης ή ποιότητας, οι λιγότερο ισχυροί ανταγωνιστές ανταγωνίζονται φιλόδοξα ως προς την τιμή (ακόμα και αν αυτό οδηγεί σε πρόσθετο κόστος μεταφοράς) για να αποκτήσουν τον έλεγχο της συγκεκριμένης ζήτησης.
364. Η ζήτηση σε περιφερειακή κλίμακα (Texaco, Fina, Castrol, Fiat lubrificanti, Fuchs ...) ελέγχεται διαρκώς περισσότερο από την Exxon, τη BP/Mobil και σε μικρότερο βαθμό τη Shell καθώς συνάπτονται πανευρωπαϊκές συμβάσεις. Σε περιστασιακή βάση, μέρος του εφοδιασμού χάνεται σε εθνικό ανταγωνιστή βασικών ελαίων που βρίσκεται πλησίον της μονάδας μίξης (Agip στην Ιταλία, Repsol στην Ισπανία) αλλά συχνότερα τον όγκο αποκτούν οι συγκεκριμένοι ανταγωνιστές. Η ποιότητα, η ασφάλεια του εφοδιασμού και η μη ύπαρξη περιορισμών πιστοποίησης είναι αποφασιστικής σημασίας για τις συγκεκριμένες εταιρείες μίξης [...]***⁴⁵.
365. Σε κάθε περίπτωση, συνάγεται [...]*, ότι η Exxon λειτουργεί ως παραγωγός swing καθώς εφοδιάζει με προϊόντα τόσο τους εθνικούς παραγωγούς βασικών ελαίων (Elf, Total, Agip, KPI, MOH) όσο και τη BP/Mobil και τη Shell οσάκις οι παραγωγοί αυτοί αντιμετωπίζουν έλλειψη προϊόντος, συντήρηση διυλιστηρίου ή ανάγκες ειδικών ποιοτήτων. Όταν η αγορά είναι επεκτείνεται ή η ικανότητα παραγωγής επανέρχεται στα συνήθη επίπεδα, οι πελάτες αυτοί περιορίζονται στην εσωτερική παραγωγή τους.

Ως συνέπεια μικρότερες εταιρείες εκμετάλλευσης διυλιστηρίων βασικών ελαίων εστιάζονται σε τοπικές πωλήσεις και εξαγωγές

366. Ανάλογα με τη σχετική ισχύ τους («επικεφαλής» σε τοπική κλίμακα), περιφερειακές εταιρείες πετρελαιοειδών με ολοκληρωμένη διάρθρωση που αναπτύσσουν δραστηριότητες μίξης μπορεί να είναι σε θέση να κατακυρώσουν συμβάσεις για εταιρείες μίξης για ορισμένες περιφερειακές αγορές (για παράδειγμα, αρχική τροφοδότηση ΚΠΕ για αυτοκίνητα που παράγονται στη χώρα του παραγωγού βασικών ελαίων αλλά όχι σε άλλες χώρες) υπάρχουν στον τομέα των βιομηχανικών λιπαντικών για τις οποίες οι απαιτήσεις βασίζονται στη γενική απόδοση παρά στη σύνθεση και έχουν αναπτύξει ισχυρές θέσεις πωλήσεων κατεργασμένων λιπαντικών.
367. Μικρές ανεξάρτητες εταιρείες μίξης λιπαντικών τείνουν επίσης να αποκτήσουν θέσεις σε εξειδικευμένες αγορές. Θα δραστηριοποιηθούν βασικά στον τομέα των βιομηχανικών ειδικών προϊόντων όπου οι συντελεστές του ανταγωνισμού δεν

45. Η μίξη Toll αναφέρεται στη μίξη λιπαντικών υπό τη συγκεκριμένη εμπορική επωνυμία και σύμφωνα με τις προδιαγραφές μιας εταιρείας μίξης λιπαντικών (που μπορεί να μη διαθέτει ικανότητα παραγωγής στη συγκεκριμένη περιοχή).

συνδέονται έντονα με (ολοκληρωμένες) ισχυρές θέσεις στην παραγωγή βασικών ελαίων και όπου η γεωγραφική εξάπλωση και οι οικονομίες κλίμακας είναι λιγότερο καθοριστικές. Οι τοπικές εταιρείες μικρής κλίμακας που είναι εξειδικευμένες στα βιομηχανικά λιπαντικά θα είναι ιδιαίτερα ευαίσθητες ως προς τις τιμές και θα αλλάξουν προμηθευτές βασικού ελαίου προκειμένου να αυξήσουν τις δυνατότητες άσκησης επιρροής τους. Η τεχνική βοήθεια προς τον πελάτη, η ευελιξία και η τεχνογνωσία σε εξειδικευμένες εφαρμογές είναι τα πρωταρχικά πλεονεκτήματα ως προς τον ανταγωνισμό και, συνήθως, οι μικρότερες τοπικές εταιρείες εκμετάλλευσης διυλιστηρίων υπερέχουν ως προς αυτό. Αυτές οι τοπικές εταιρείες μίξης δεν έχουν προμηθευτές σε περιφερειακή κλίμακα· προτιμούν να ξεκινήσουν κοινά προγράμματα ανάπτυξης με τοπικούς προμηθευτές προσθέτων και να εξασφαλίσουν τον εφοδιασμό βασικής πρώτης ύλης πλησίον της μονάδας μίξης που διαθέτουν. Η σημασία της βασικής πρώτης ύλης είναι επίσης λιγότερο σημαντική γι' αυτά τα εξειδικευμένα λιπαντικά. Για παράδειγμα, ένα ειδικό ρευστό κατεργασίας μετάλλων πωλείται τρεις φορές ακριβότερα από την τιμή ενός βιομηχανικού υδραυλικού ελαίου. Τα βασικά έλαια από τα οποία συντίθεται αυτό το ρευστό κατεργασίας μετάλλων αντιστοιχούν σε 5% του συνολικού κόστους παραγωγής συγκριτικά προς 35% για τις πρόσθετα.

368. Ωστόσο, ακόμα και για τα βιομηχανικά λιπαντικά και τα λιπαντικά πλοίων ο συνδυασμός βασικών ελαίων/ προσθέτων είναι επίσης σημαντικός παρά το γεγονός ότι η πιστοποίηση απόδοσης μπορεί να πραγματοποιείται εντός της επιχείρησης. Οι ΚΠΕ γνωρίζουν διαρκώς περισσότερο τις δυνητικές επιπτώσεις διαφόρων βασικών ελαίων. Μία μετατροπή βασικού ελαίου απαιτεί δοκιμές πιστοποίησης ορισμένων βασικών προϊόντων και κρίσιμων παραμέτρων απόδοσης.
369. Επιπλέον από την εναλλαγή βασικών ελαίων και την πιστοποίηση κατεργασμένων λιπαντικών, αποφασιστικής σημασίας είναι επίσης και η περιφερειακή τοποθεσία και οι εγκρίσεις ΚΠΕ. Αυτό απεικονίζεται με μία εταιρεία εκμετάλλευσης διυλιστηρίων βασικών ελαίων που επωφελείται από την δυνατότητα εναλλαγής βασικών ελαίων σε πολλαπλή μονάδα παραγωγής, όπου απέδειξε ότι η δυνατότητα εναλλαγής βασικών ελαίων δεν οδηγεί αυτομάτως σε εγγυημένες πωλήσεις. Η εταιρεία αυτή επιβεβαίωσε ότι έχει πολύ περιορισμένες πωλήσεις σε εφαρμογές αυτοκινήτων και διαθέτει λιγοστές πιστοποιήσεις βασικών ελαίων/ προσθέτων. Σύμφωνα με την εταιρεία, στερούνται περιφερειακής παρουσίας και οικονομιών κλίμακας για να ανταγωνίζονται τις Exxon, BP/Mobil και Shell σε πανευρωπαϊκό επίπεδο. Επισημαίνουν ότι χάνουν διαρκώς περισσότερο εθνικές πωλήσεις λιπαντικών αυτοκινήτων προς όφελος της Exxon και της BP/Mobil λόγω των αυξανόμενων απαιτήσεων ΚΠΕ και της εξέλιξης προς μία ζήτηση σε κοινοτική κλίμακα. Το 1999, ανανεώθηκαν μόνο συμβάσεις εφοδιασμού για βιομηχανικές εφαρμογές. Αναφέρουν επίσης ότι, ακόμα και αν διέθεταν πλήρη πιστοποίηση με όλους τους σημαντικούς προμηθευτές προσθέτων, δεν θα ήταν σε θέση να κατακυρώσουν συμβάσεις εφοδιασμού σε επίπεδο ΕΕ λόγω της τοπικής παρουσίας τους (το κόστος μεταφοράς εντός του ΕΟΧ ανέρχεται σε 10-12% συμπεριλαμβανομένης της διεκπεραίωσης). Μόνο το 9% της παραγωγής τους προορίζεται για την πανευρωπαϊκή αγορά και χρησιμοποιείται αποκλειστικά για βιομηχανικά λιπαντικά.
370. Η παραπάνω περιγραφόμενη δυναμική της αγοράς άφησε λιγοστά περιθώρια επιλογής σε μικρότερες εταιρείες βασικών ελαίων αλλά θα αυξήσει τις πωλήσεις τους στις εξαγωγικές αγορές. Από την έρευνα αγοράς που πραγματοποίησε η Επιτροπή, φαίνεται ότι το 20-40% της τρέχουσας παραγωγής τους πωλείται στην

εξαγωγική αγορά άμεσης παράδοσης. Όπως προαναφέρθηκε, μεγάλο μέρος αυτών των όγκων συνίσταται σε ποιότητες βαρέων λιπαντικών για τα οποία υπάρχει ανεπαρκής ζήτηση στον ΕΟΧ. Ως επί το πλείστον οι πωλήσεις αυτές πραγματοποιούνται σε επιτόπια βάση και σε τιμές, που είναι σημαντικά χαμηλότερες από την αγορά απ' ό,τι στην αγορά του ΕΟΧ (σε τρέχουσες τιμές 20%-30% χαμηλότερες).

[...]*

371. [...]*.^{46 47 48}

Ανταγωνιστικές πιέσεις που ασκούνται στην Exxon, στη BP/Mobil και στη Shell από τις δραστηριοποιούμενες στην αγορά μικρότερες επιχειρήσεις : περιορισμένη δυνατότητα αύξησης των πωλήσεών τους στην αγορά του ΕΟΧ

372. Όπως εξηγήθηκε παραπάνω, η ικανότητα των δραστηριοποιούμενων στην εθνική αγορά επιχειρήσεων να ανταγωνίζονται παν-περιφερειακούς προμηθευτές βασικού ελαίου περιορίζεται από το μεγαλύτερο κόστος μεταφοράς που πρέπει να καλύψουν και το μικρότερο βαθμό πιστοποίησης του βασικού ελαίου τους. Αυτό περιορίζει αυτές τις δραστηριοποιούμενες στην αγορά επιχειρήσεις να εφοδιάζουν κυρίως τοπικές εταιρείες μίξης που κατά το μεγαλύτερο μέρος τους είναι προσανατολισμένες προς βιομηχανικά λιπαντικά ή την εξαγωγή της παραγωγής τους. Τα μέρη υποστήριξαν επίσης ότι η αγορά βασικού ελαίου στον ΕΟΧ επηρεάζεται από ισχυρή υπερβάλλουσα παραγωγική ικανότητα που περιορίζει την ικανότητα οποιασδήποτε δραστηριοποιούμενης στην αγορά επιχείρησης να χειραγωγήσει τις τιμές ή την παραγωγή. Στην διάρκεια της έρευνας αγοράς που διεξήγαγε η Επιτροπή, κάποιοι ανταγωνιστές αμφισβήτησαν τη σημασία της ισχυριζόμενης διαρθρωτικής υπερβάλλουσας παραγωγικής ικανότητας ως έλεγχο στην πιθανή συμπεριφορά της Exxon/Mobil. Πράγματι, δεν υπάρχει υπερβάλλουσα παραγωγική ικανότητα στην αγορά αλλά μάλλον πλεονασματική παραγωγή που δεν μπορεί να πωληθεί στην αγορά του ΕΟΧ. Αυτό οφείλεται στους ακόλουθους παράγοντες.

Η πραγματική υπερβάλλουσα παραγωγική ικανότητα αναφέρθηκε εσφαλμένα από τα μέρη

373. Τα μέρη ορίζουν την υπερβάλλουσα παραγωγική ικανότητα ως τη διαφορά μεταξύ της ονομαστικής παραγωγικής ικανότητας και της πραγματικής παραγωγής. Η ονομαστική παραγωγική ικανότητα φαίνεται ωστόσο να αποτελεί αναξιόπιστο δείκτη της παραγωγικής ικανότητας ενός διυλιστηρίου βασικών ελαίων. Αντί της αναφοράς στην υπερβάλλουσα παραγωγική ικανότητα, φαίνεται να έχει μεγαλύτερη σημασία η επικέντρωση στην πλεονασματική παραγωγή (δηλαδή, τη διαφορά μεταξύ της τρέχουσας παραγωγής και της τρέχουσας κατανάλωσης στον ΕΟΧ).

374. Κατ' αρχήν, τα μέρη αναπροσάρμοσαν τα δεδομένα τους σχετικά με την ονομαστική παραγωγική ικανότητα, αποδεχόμενα ότι η ονομαστική παραγωγική ικανότητα που αναφέρονται υπό μορφή CO είναι σημαντικά υψηλότερη από την πραγματική

46. [...]*

47. [...]*

48. [...]*

παραγωγική ικανότητα. Με βάση την παραγωγική ικανότητα που έχει κλείσει, τα μέρη αναθεώρησαν την αρχική τους «άνω του 30% υπερβάλλουσα ικανότητα» σε λιγότερο από 24% και οι κυκλοφορούν διάφορες εκτιμήσεις της υπερβάλλουσας παραγωγικής ικανότητας⁴⁹. Τα στοιχεία αυτά εξακολουθούν να είναι αμφισβητήσιμα. Για παράδειγμα, τα μέρη αναθεώρησαν προς τα κάτω πολλές από τις ευρέως διαθέσιμες εκτιμήσεις ονομαστικής παραγωγικής ικανότητας των μονάδων παραγωγής τους αλλά όχι αυτές των ανταγωνιστών τους. Επιπλέον, τα στοιχεία αυτά βασίζονται στην παραγωγική ικανότητα χωρίς να διαφοροποιούν την παραγωγή. Ανταγωνιστές όπως η NYNAS παράγουν μόνο ναφθενικό βασικό έλαιο (Ομάδα V) για ειδικές βιομηχανικές εφαρμογές που δεν μπορεί να ανταγωνιστεί με την παραφινική βασική πρώτη ύλη που χρησιμοποιείται για λιπαντικά αυτοκινήτων ή γενικά βιομηχανικά λιπαντικά (εξαιρουμένων ειδικών εφαρμογών όπως οι μελάνες εκτύπωσης ή τα ελαστικά) λόγω της διαφοράς της τιμής και τεχνικών χαρακτηριστικών. Το ίδιο ισχύει για τα διυλιστήρια που παράγουν βασικά έλαια της ομάδας III ή IV.

375. Υπάρχουν πολλοί λόγοι για τους οποίους η ονομαστική παραγωγική ικανότητα αποτελεί μία υπερβάλλουσα εκτίμηση της πραγματικής παραγωγικής ικανότητας των διυλιστηρίων βασικών ελαίων. Αυτό οφείλεται για παράδειγμα σε σημεία συμφόρησης στη διαδικασία παραγωγής και στο κλείσιμο διυλιστηρίων πράγμα που ελαττώνει την πραγματική παραγωγική ικανότητα. Ένας σημαντικός ανταγωνιστής βασικού ελαίου εξηγεί ότι επειδή ορισμένες μονάδες παραγωγής βασικού ελαίου στην Κοινότητα είναι παλαιές, η μέση πραγματική παραγωγική ικανότητα τείνει να είναι χαμηλότερη της ονομαστικής παραγωγικής ικανότητας. Τα εν λόγω διυλιστήρια δεν επωφελούνται πλέον από [...]*
376. Τα μέρη ανέφεραν μελέτη για τον ευρωπαϊκό κλάδο διυλιστηρίων που εκπόνησε ο Roland Berger. Ένα από τα πορίσματα αυτής της μελέτης ήταν ότι τα διυλιστήρια λόγω του πολύ υψηλού πάγιου κόστους τους τείνουν ασφαλώς να παράγουν οιαδήποτε χρονική στιγμή στη μέγιστη διαθέσιμη παραγωγική ικανότητά τους. Πράγματι, οι ανταγωνιστές της Exxon και της BP/Mobil ανέφεραν στην Επιτροπή ότι οι μονάδες παραγωγής τους λειτουργούν στη μέγιστη παραγωγική ικανότητα (εξαιρουμένων των διυλιστηρίων βασικών ελαίων που παράγουν βασικά έλαια εκτός της ομάδας I) και ότι θα ήταν οικονομικά βιώσιμη η μείωση της χρησιμοποίησης των διυλιστηρίων τους. Η Cepsa αναφέρει ότι ακόμα και με σημαντικούς όγκους εξαγόμενους εκτός EOX (σε χαμηλότερες τιμές απ' ό,τι εντός του EOX) η μονάδα παραγωγής λειτουργεί κατά 100%. Σύμφωνα με τη Cepsa, η μειωμένη χρησιμοποίηση της παραγωγικής ικανότητας δεν είναι οικονομικά βιώσιμη.
377. Η αναλογία της συνολικής πλεονασματικής παραγωγής που υπολογίζεται ως το ποσοστό των εξαγωγών στις εμπορικές πωλήσεις ανέρχεται σε 26%. Όμως, γύρω [...]* αυτής της πλεονασματικής παραγωγής ανήκει στα συγχωνευθέντα μέρη. Η πλεονασματική παραγωγή που ανήκει σε τρίτους ανέρχεται σε περίπου [...] % των εμπορικών πωλήσεων των συγχωνευθέντων μερών στον EOX. Όπως εξηγείται παρακάτω, είναι παρ' όλα αυτά απίθανο οποιαδήποτε από αυτή την υπερβάλλουσα παραγωγή να μπορεί να ικανοποιήσει τη ζήτηση στον EOX.

49. [...]*

50. [...]*

Η παραγωγή βασικών ελαίων που προορίζεται για την αγορά του EOX δεν μπορεί εύκολα και άμεσα να αυξηθεί μέσω αναπροσανατολισμού των διυλιστηρίων

378. Τα μέρη υποστήριζαν ότι η παραγωγή βασικών ελαίων στον EOX θα μπορούσε να μην έχει αυξημένο κόστος κατά 5 έως 10% μέσω καλύτερης απόληψης του αργού πετρελαίου και αναπροσανατολισμού του διυλιστηρίου. Όμως η έρευνα αγοράς που πραγματοποίησε η Επιτροπή αποκάλυψε ότι τα περισσότερα διυλιστήρια στον EOX λειτουργούν ήδη με τους καταλληλότερους τύπους αργού για την παραγωγή βασικών ελαίων. Ομοίως, θα ήταν ανορθολογικό να θεωρείται ότι οι εταιρείες εκμετάλλευσης διυλιστηρίων δεν έχουν ήδη βελτιστοποιήσει την παραγωγή τους μέσω κατάλληλου αναπροσανατολισμού των διυλιστηρίων τους. Ορισμένοι από τους σημαντικότερους ανταγωνιστές της Exxon και της BP/Mobil ανέφεραν ότι είναι αυστηροί όσον αφορά τις ελαφρές ποιότητες.
379. Τέλος, μπορεί να υποστηριχθεί ότι ορισμένες εταιρείες εκμετάλλευσης διυλιστηρίων θα μπορούσαν να αναλάβουν περαιτέρω διύλιση των βασικών ελαίων προκειμένου να παράγουν καύσιμα και να σταματήσουν οιαδήποτε χρονική στιγμή αυτή τη διαδικασία και συνεπώς να αυξήσουν την παραγωγή τους σε βασικά έλαια. Τα μέρη όμως εξήγησαν ότι περαιτέρω κατεργασμένα βασικά έλαια σε καύσιμα ουδέποτε είχαν οικονομική σημασία κατά την προηγούμενη δεκαετία.
380. Ωστόσο, μία εταιρεία κατεργασίας διυλιστηρίων μπορεί να αποφασίσει να διαθέσει παραγωγική ικανότητα βασικών ελαίων στην παραγωγή καυσίμων· ένας μικρότερος ανταγωνιστής που παράγει βασικά έλαια της ομάδας III ανέφερε ότι εξετάζουν τη μεταστροφή προς την παραγωγή καυσίμων σε περίπτωση που δεν είναι σε θέση (λόγω χαμηλής ζήτησης) να αυξήσουν την παραγωγή βασικών ελαίων [...] ⁵¹.
381. Η επιλογή αργού πετρελαίου/ πρώτης ύλης προς επεξεργασία επηρεάζει τον όγκο της πραγματικής παραγωγής. Για παράδειγμα, φαίνεται ότι μικρότερες εταιρείες εκμετάλλευσης διυλιστηρίων θα μπορούσαν να προσαρμοστούν σε χαμηλότερες τιμές για εξαγωγή χρησιμοποιώντας συνδυασμό ειδών πετρελαίου στο αργό που να τους επιτρέπει να κατευθύνουν την πρώτη ύλη προς επεξεργασία σε αυξημένη παραγωγή καυσίμων και συνεπώς σε χαμηλότερη παραγωγή βασικών ελαίων. Η Kuwait Petroleum International (KPI), ένας σημαντικός ανταγωνιστής βασικών ελαίων, θέτει το θέμα ως εξής : «Μία εταιρεία εκμετάλλευσης διυλιστηρίων θα μεγιστοποιήσει τις τοπικές δυνατότητες. Κατόπιν αυτού είτε δεν θα παράγει βασικά έλαια και δεν θα χρησιμοποιεί τα μόρια της πρώτης ύλης προς επεξεργασία για την παραγωγή καυσίμων, μη χρησιμοποιώντας τοιούτοτρόπως την ικανότητα διύλισης βασικών ελαίων. Είτε μπορεί να αποφασίσει να παράγει βασικό έλαιο και να το πωλεί στην εξαγωγική αγορά (εκτός της ΕΕ)» ή ένας άλλος ανταγωνιστής : Θα χρησιμοποιήσουμε τις πρώτες ύλες προς επεξεργασία για την αυξημένη παραγωγή καυσίμων εάν το ποσοστό χρησιμοποίησης της ικανότητας είναι χαμηλό.

Οι εξαγωγές βασικών ελαίων από τον EOX δεν μπορούν να κατευθυνθούν εκ νέου στην αγορά του EOX

51. [...]*

382. Τα βασικά έλαια που εξάγονται από τον EOX μπορεί να μην καταναλώνονται τοπικά επειδή δεν ικανοποιούν τις τοπικές ανάγκες. Καίτοι οι τυποποιημένες ποιότητες (για παράδειγμα ουδέτερο 150 με διαλύτη) που προσφέρουν και πωλούν όλες οι ευρωπαϊκές εταιρείες εκμετάλλευσης διυλιστηρίων είναι οι ίδιες στις εξαγωγικές και στον EOX, η ζήτηση είναι διαφορετική στις εξαγωγικές αγορές συγκριτικά προς τη ζήτηση στον EOX.
383. Οι υψηλές ποιότητες, βρίσκονταν ιστορικά σε υψηλή θέση στη ζήτηση από τις εξαγωγικές περιοχές για έλαια κινητήρων σε θερμότερα κλίματα, για υψηλότερη κατανάλωση βιομηχανικών λιπαντικών (βαριές βιομηχανίες σε αναδυόμενες αγορές) και για υψηλότερη κατανάλωση ελαίων επεξεργασίας (παραγωγή ελαστικών αυτοκινήτων). Μέχρι που η ασιατική παραγωγική ικανότητα κατέστη ανταγωνιστική για τις συγκεκριμένες εξαγωγές, οι ποιότητες βαρέων ελαίων πωλούνταν σε υψηλότερες τιμές. Η κατανάλωση ελαφρών ποιοτήτων στον EOX αυξήθηκε καθώς οι ανάγκες σε λιπαντικά κινητήρων ακολουθούσαν ανοδική πορεία ενώ υπάρχει περισσότερος όγκος στην αγοράς για ποιότητες βαρέων ελαίων και μικρότερη ζήτηση (ασιατική κρίση). Αυτή η διαφορά ποιοτήτων απεικονίζεται με τις ουσιαστικές διαφορές των τιμών που αναφέρονταν στην εξαγωγική αγορά συγκριτικά προς την αγορά του EOX, όπως εξηγείται στο ακόλουθο τμήμα.

USD ανά τόνο	Αυγ 98	Σεπ 98	Οκτ 98	Νοεμ 98	Δεκ 98	Ιαν 99	Φεβ 99	Μαρ 99	Απρ 99	Μάιος 99
Icis 150 EOX	272,5	268,7	266,0	265,0	262,3	255,6	255,0	250,0	245,0	245,0
Icis 150 Εξαγωγές	240,0	236,2	231,1	218,0	204,0	196,8	189,1	179,8	175,0	175,0
Διαφορά	32,5	32,5	34,9	47,0	58,3	58,8	65,9	70,2	70,0	70,0
% της τιμής EOX	12%	12%	13%	18%	22%	23%	26%	28%	29%	29%

USD ανά τόνο	Αυγ 98	Σεπ 98	Οκτ 98	Νοεμ 98	Δεκ 98	Ιαν 99	Φεβ 99	Μαρ 99	Απρ 99	Μάιος 99
Exxon SN600	[...]*									
Mid-ICIS 500SN Εξαγωγές	237,5	233,7	228,6	215,5	192,1	179,3	177,5	173,6	170,0	170,0
Διαφορά	[...]*									
% της τιμής EOX	[...]*									

384. Οι δύο πίνακες δείχνουν την εξέλιξη των τιμών για δύο τυπικά βασικά έλαια στο εσωτερικό του EOX συγκριτικά προς τις εξαγωγές ίδιας ποιότητας. Είναι εντυπωσιακό το γεγονός ότι η διαφορά τιμής αυξάνει από 11-12% της τιμής στον EOX τον Αύγουστο του 1998 σε 26-29% το Μάιο του 1999. Εάν οι εξαγωγές μπορούσαν να επαναπροσανατολιστούν καθ' οιονδήποτε τρόπο για να ικανοποιηθεί

η ζήτηση στον EOX, είναι σίγουρο ότι οι εταιρείες εκμετάλλευσης διυλιστηρίων στον EOX θα το είχαν πράξει προ πολλού λόγω της παλαιόθεν υπάρχουσας διαφοράς τιμών και ακόμα πιθανότερο το προηγούμενο έτος λόγω της ουσιαστικής αύξησης της διαφοράς τιμών.

385. Οι τρέχουσες τιμές εξαγωγής είναι σημαντικά χαμηλότερες από τις τιμές στον EOX για δεδομένο βασικό έλαιο (για παράδειγμα SN 150) και αυτό, εκτός από την επίπτωση των συμβάσεων καθορισμένης χρονικής διάρκειας και τις δυνητικές διαφορές ποιότητας, εξηγείται μόνον από τις επιπτώσεις προσφοράς και ζήτησης. Όπως ανέφεραν τα μέρη, μία εταιρεία εκμετάλλευσης διυλιστηρίων θα επιλέξει να διαθέσει ορισμένο όγκο στην αγορά άμεσης παράδοσης καθώς η αποθηκευτική ικανότητα προσεγγίζει τα μέγιστα επίπεδα και θα είναι έτοιμη να αποδεχτεί επίπεδα τιμής της αγοράς που καλύπτουν το κόστος παραγωγής του βασικού ελαίου έναντι μιας αχρησιμοποίητης παραγωγικής ικανότητας. Σε μία εκτεταμένη αγορά, η αξία αυτή θα μπορούσε να είναι χαμηλότερη από το συνολικό λειτουργικό κόστος αλλά θα μπορούσε να παραμείνει οικονομική για τον παραγωγό. Είναι όμως σημαντικό να τονιστεί ότι η Exxon, η Shell και σε μικρότερο βαθμό η BP/Mobil, έχουν λιγιστές πωλήσεις στην αγορά άμεσης παράδοσης συγκριτικά προς τους εθνικούς ανταγωνιστές βασικών ελαίων. Όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, οι πωλήσεις της Exxon, της Shell και της BP/Mobil απαιτούν ως επί το πλείστον κάποιο χρονικό διάστημα, ενώ οι ανταγωνιστές είναι προσανατολισμένοι στην άμεση παράδοση. Εάν υπήρχε ευελιξία στον κλάδο για επαναπροσανατολισμό των όγκων από τις εξαγωγές στην κατανάλωση στον EOX, τότε είναι σαφές ότι, με την παρούσα αύξηση τιμών της τάξης του 28%, η ευελιξία αυτή δεν υπάρχει για παραγωγούς που είναι κυρίως προσανατολισμένοι προς τις πωλήσεις άμεσης παράδοσης. Όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, οι εταιρείες που εκμεταλλεύονται αποκλειστικά μονάδες παραγωγής βασικών ελαίων με περιορισμένη πιστοποίηση εστιάζονται σε τοπικές εταιρείες μίξης ή πραγματοποιούν πωλήσεις στην αγορά άμεσης παράδοσης (τόσο εντός όσο και εκτός του EOX). Σε κάθε περίπτωση, ο όγκος των ελαφρών ποιοτήτων που εξάγονται εκτός του EOX είναι περιορισμένος, καθώς οι όγκοι αυτοί πωλούνται στην αγορά του EOX λόγω των υψηλότερων τιμών και της χαμηλότερης ζήτησης εκτός EOX. Η ανάλυση του ιξώδους των όγκων των βασικών ελαίων που εξήχθησαν το 1998 από τους εννέα σημαντικότερους ανταγωνιστές της Exxon-Mobil έχει ως εξής : ελαφρά ουδέτερα ([...]*%), μεσαία ουδέτερα ([...]*%), βαρέα ουδέτερα ([...]*%). Ορισμένοι ανταγωνιστές θεωρούν επιπλέον ότι η αγορά ελαφρών βασικών ελαίων καθίσταται διαρκώς αустηρότερη.
386. Σε εσωτερικό υπόμνημα της Mobil⁵², η επίπτωση του εξορθολογισμού της παραγωγής στις ελαφρές ποιότητες περιγράφεται ως εξής: [...]*.
387. Βάσει των στοιχείων που προσκόμισαν οι σημαντικότεροι ανταγωνιστές των μερών (Agip, Cepsa, DEA, Elf, KPI, Repsol, Shell, TotalFina, Petrogal), η ανάλυση του ιξώδους των όγκων βασικών ελαίων που παρήχθησαν το 1998 έχει ως εξής: ελαφρά ουδέτερα (45%), μεσαία ουδέτερα (8,9%), βαρέα ουδέτερα (46,1%).

52. [...]*.

Παρά τις υψηλότερες τιμές που διατίθενται στο EOX, οι παραγωγοί βασικών ελαίων δεν έχουν τη δυνατότητα να αυξήσουν την παραγωγή ελαφρών ποιοτήτων για την οποία υπάρχει διπλάσια ζήτηση στον EOX από την αντίστοιχη για τις βαριές ποιότητες. Οι παραγωγοί βασικού ελαίου στον EOX δεν μπορούν να μεταστραφούν σε αυξημένη παραγωγή ελαφρών ποιοτήτων χωρίς μεγάλες επενδύσεις όπως ανέφεραν οι ανταγωνιστές που έχουν βελτιστοποιημένη παραγωγή LN

388. Οι ανταγωνιστές ανέφεραν ότι η ευελιξία της παραγωγής βασικών ελαίων είναι σχετικά περιορισμένη. Ένα δεδομένο αργό περιλαμβάνει μόνο σταθερό δυναμικό ορισμένου ιξώδους. Η επιλογή των αργών πετρελαίων εκτός των αργών που χρησιμοποιούνται σήμερα από τους μεγαλύτερους ανταγωνιστές της Exxon και της BP/Mobil θα έχουν αμελητέα επίπτωση (3 έως 5%) στην παραγωγή ελαφρών ποιοτήτων. Η μετατροπή των αργών πετρελαίων προϋποθέτει επίσης ότι η εταιρεία εκμετάλλευσης του διωλιστηρίου διαθέτει επαρκή ικανότητα παραγωγής λιπαντικών υπό κενό. Εάν δεν διαθέτει, απαιτείται επένδυση της τάξης των 50 εκατ. USD (στοιχεία βασισμένα στις εκτιμήσεις των ανταγωνιστών).
389. Η αυξημένη παραγωγή υψηλών ποιοτήτων επιτυγχάνεται με τη μετατροπή μορίων βαριάς πρώτης ύλης σε ελαφρά πράγμα που συνεπάγεται την κατασκευή εγκατάστασης υδρογονοπυρόλυσης (που αποτελεί επένδυση γύρω στα 100 εκατ. USD).
390. Τα μέρη επισημαίνουν τη δυνατότητα χρησιμοποίησης καταλληλότερων πρώτων υλών για λιπαντικά. Οι ανταγωνιστές επισημαίνουν ότι τα οικονομικά μεγέθη αυτής της πράξης είναι ιδιαίτερος αρνητικά καθώς η αποκλειστικά προοριζόμενη για λιπαντικά πρώτη ύλη συνεπάγεται επιπλέον κόστος 10 USD ανά τόνο έναντι της συνήθους πρώτης ύλης (που χρησιμοποιείται από τα διωλιστήρια καυσίμων). Υποθέτοντας ότι η απόδοση του ελαφρού βασικού ελαίου ανέρχεται γύρω στο 20% της πρώτης ύλης προς επεξεργασία, τότε αυτό οδηγεί χρέωση της τάξης των 50 USD ανά τόνο στο κόστος παραγωγής του επιπρόσθετου ελαφρού βασικού ελαίου, μειώνοντας τα μικτά περιθώρια κέρδους κατά περίπου [...] %⁵³. Σε αυτό προστίθεται: το κόστος μεταφοράς της πρώτης ύλης του λιπαντικού και η απώλεια εσόδων για τις πωλήσεις HN. Ορισμένοι ανταγωνιστές επισημαίνουν ότι δεν είναι σε θέση να βρουν πρώτες ύλες λιπαντικών χωρίς αυτό να συνεπάγεται μη βιώσιμο κόστος μεταφοράς.
391. Η πτητικότητα είναι το δεύτερο στοιχείο : μία εταιρεία εκμετάλλευσης διωλιστηρίων έχει δύο επιλογές: να βελτιώσει την πτητικότητα Noak (όπως απαιτείται από τα λιπαντικά της σημερινής γενεάς) με τίμημα τουλάχιστον 10% μειωμένη παραγωγικότητα κατά τη βαρύτερη διύλιση ή να εξάγει ένα προϊόν με λιγότερο αυστηρές προδιαγραφές πτητικότητας στην καθοδηγούμενη από χαμηλότερες προδιαγραφές ποιότητας εξαγωγική αγορά. Ένας σημαντικός ανταγωνιστής βασικών ελαίων το διατυπώνει ως εξής : «Οι περιορισμοί πτητικότητας στο 150 SN τείνουν να μειώσουν την ογκομετρική παραγωγική ικανότητα για τις συγκεκριμένες ποιότητες σε αντίθεση με την υπερβάλλουσα παραγωγική ικανότητα».

53. [...]*

392. Είναι πιθανόν ορισμένες εταιρείες εκμετάλλευσης διυλιστηρίων να επιλέξουν την παραγωγή ελαφρών ουδέτερων σημαντικά καλύτερης ποιότητας από την αντίστοιχη της Exxon και της BP/Mobil και τοιουτοτρόπως να μειώσουν την παραγωγή ελαφρών ποιοτήτων. Αφετέρου, τα μέρη τόνισαν στο έντυπό τους CO ότι οι Cepsa, Repsol και Petrogal εξασφαλίζουν/ διαθέτουν στην αγορά ελαφρά βασικά έλαια χαμηλής πτητικότητας και ότι αυτό αποτελεί ένα ξεχωριστό πλεονέκτημα αυτών των εταιρειών εκμετάλλευσης διυλιστηρίων. Η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι παραγωγοί αυτοί δεν θα επέλεγαν να παράγουν τέτοιες ελαφρές ποιότητες χαμηλής πτητικότητας εάν δεν υπήρχε βασική ζήτηση της αγοράς γι' αυτές και ότι η πτητικότητα αποτελεί σημαντικό στοιχείο για την εκτίμηση της δυνατότητας αύξησης της παραγωγής ελαφρών ποσοτήτων.
393. Τα παραπάνω δείχνουν ότι η πλεονασματική παραγωγή στην αγορά βασικών ελαίων υπάρχει κυρίως για τα βαρύτερα βασικά έλαια που δεν ανταγωνίζονται στην ευρωπαϊκή αγορά εφαρμογών αυτοκινήτων. Τα διυλιστήρια λειτουργούν με πλήρη παραγωγική ικανότητα ή έχουν τουλάχιστον παραγωγή της απαιτούμενης ποιότητας για την ικανότητα των μονάδων παραγωγής τους. Περαιτέρω μεταστροφή προς βασικά έλαια της ομάδας III μπορεί να οδηγήσει σε ανεπαρκείς μονάδες παραγωγής βασικών ελαίων που μάλλον διακόπτουν τη λειτουργία τους παρά δημιουργούν πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα και η επιπλέον παραγωγή σε πρώην χώρες εισαγωγής εκτός Ευρώπης αντισταθμίζεται από τη μείωση της παραγωγικής ικανότητας στην Ευρώπη. Καθώς σήμερα η ζήτηση για βασικά έλαια της ομάδας III παραμένει οριακή, η σημερινή παραγωγική ικανότητα της ομάδας III δεν θα αυξηθεί όπως απεικονίζεται από τη βασική μονάδα παραγωγής της Neste που λειτουργεί αποκλειστικά σε τμήμα της παραγωγικής της ικανότητας. Οι Exxon, BP/Mobil και Shell έχουν σημαντική ικανότητα για την εμπορική αγορά και εάν ορισμένες περιφερειακές δραστηριοποιούμενες στην αγορά επιχειρήσεις έχουν πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα απ' ό,τι οι κανόνες πιστοποίησης και περιορισμένη γεωγραφική εξάπλωση περιορίζει τη δυνατότητά τους να ανταγωνίζονται σε ευρωπαϊκό επίπεδο.
394. Οι εξαγωγές μειώθηκαν λόγω της ασιατικής κρίσης και της εμφάνιση νέας παραγωγικής ικανότητας σε πρώην εξαγωγικούς προορισμούς. Ωστόσο, την ίδια χρονική περίοδο που η Shell και η BP/Mobil εγκαθιστούσαν μονάδες υψηλής παραγωγικής ικανότητας στην Ασία (Σιγκαπούρη), τρεις μονάδες παραγωγής βασικών ελαίων στον EOX έκλεισαν, μειώνοντας την παραγωγική ικανότητα στον EOX κατά 7% και πλέον. Η υπερβάλλουσα ικανότητα που δημιουργήθηκε από μειωμένες εξαγωγές εκτός του EOX αντισταθμίστηκε συνεπώς από το κλείσιμο της παραγωγικής ικανότητας στον EOX.

Τιμές της αγοράς και περιθώρια κέρδους και η επίπτωση της υπερβάλλουσας παραγωγικής ικανότητας

395. Βάσει των στοιχείων που προσκόμισαν τα μέρη, οι τιμές βασικών ελαίων στον EOX κυμάνθηκαν σε σχετικώς σταθερά επίπεδα την τελευταία δεκαετία. Η εξέλιξη των μικτών περιθωρίων κέρδους ως ποσοστό της τιμής πώλησης δείχνει ότι δεν υπήρξε καθοδική τάση την τελευταία δεκαετία. Το μικτό περιθώριο κέρδους που υπολογίστηκε από την Exxon για το SN 150 και το SN600 παρέμεινε στο φάσμα [...]*. Κατά τη σύγκριση των μικτών περιθωρίων κέρδους και του κόστους για την περίοδο [...]*, φαίνεται ότι υπάρχει υψηλός συσχετισμός μεταξύ των ποσών τους και επίσης μεταξύ των απόλυτων αποκλίσεών τους. Με άλλα λόγια, οι τιμές

επηρεάστηκαν οριακά από αποκλίσεις του κόστους τη συγκεκριμένη χρονική περίοδο. Δεν πρόκειται για ένα τυπικό χαρακτηριστικό μιας αγοράς που επηρεάζεται από σημαντική υπερβάλλουσα παραγωγική ικανότητα. Πράγματι, θα μπορούσε να αναμένει κανείς ότι σε μία υπερεφοδιαζόμενη αγορά, η μείωση του κόστους θα ακολουθηθεί άμεσα από μείωση των τιμών. Με άλλα λόγια, καίτοι υπάρχει υπερβάλλουσα παραγωγική ικανότητα επηρεάζει την Εχxon σε μικρότερο βαθμό απ' ό,τι οι ανταγωνιστές της που τοποθετούνται στο τρίτο και τέταρτο τεταρτημόριο κόστους της Solomon Cash.

396. [...] *⁵⁴.

397. [...] *⁵⁵.

398. [...] *⁵⁶.

Ο μοναδικός ρόλος της Εχxon

399. Η μονάδα παραγωγής της Εχxon στην Augusta (που βρίσκεται στη Σικελία) λειτουργεί βασικά με σκοπό τον εφοδιασμό των μονιμών πελατών στις εξαγωγικές αγορές. [...] *.

400. [...] *⁵⁷.

Επιπτώσεις της συγκέντρωσης στον ανταγωνισμό της αγοράς βασικών ελαίων

Η δομή της αγοράς μετά τη συγκέντρωση

401. Μετά τη συγκέντρωση, η Εχxon και η BP/Mobil θα έχουν συνδυασμένο μερίδιο αγοράς εντός του φάσματος [40-50] *% και [40-50] *% ανάλογα με το κατά πόσον υπολογίζεται βάσει της ονομαστικής παραγωγικής ικανότητας ή της ικανότητας των μερών να πωλούν στην εμπορική αγορά (βλ. πίνακα παραπάνω). Ο πλησιέστερος ανταγωνιστής είναι η Shell με μερίδιο αγοράς στην περιοχή της τάξης του 18% (βάσει της ονομαστικής παραγωγικής ικανότητας) και 10-14% βάσει των πωλήσεων σε τρίτους. Η Total και η Agip έχουν μερίδια αγοράς κάτω του 8%. Όλοι οι υπόλοιποι ανταγωνιστές έχουν μερίδια αγοράς κάτω του 5%.

402. Τα μέρη επισημαίνουν ότι ορισμένοι εθνικοί παραγωγοί βασικών ελαίων με ολοκληρωμένη διάρθρωση έχουν σημαντική παραγωγική ικανότητα διαθέσιμη για την εμπορική αγορά. Συνεπώς, βάσει της ισχυρής ανταγωνιστικής θέσης τους, θα είναι σε θέση να εξουδετερώσουν εύκολα και άμεσα οποιαδήποτε απόπειρα των μερών να αυξήσουν τις τιμές μετά τη συγκέντρωση. Προσθέτουν ότι η συγκέντρωση δεν οδηγεί στη δημιουργία ή ενίσχυση δεσπόζουσας θέσης εφόσον η αγορά χαρακτηρίζεται από σημαντική διαρθρωτική υπερβάλλουσα ικανότητα έναντι της [...] * ονομαστικής παραγωγικής ικανότητας. Τα μέρη επισημαίνουν επίσης ότι η

54. [...] *.

55. [...] *.

56. [...] *.

57. [...] *.

χρησιμοποίηση της πιο προηγμένης παραγωγικής ικανότητας για την ομάδα III θα αυξήσει τη διαθεσιμότητα ικανότητας της ομάδας. Επίσης, τα μέρη υποστηρίζουν ότι οι εξαγωγές EOX θα επαναπροσανατολιστούν στον EOX για να επωφεληθούν από την αύξηση των τιμών.

403. Όπως εξηγήθηκε στα παραπάνω τμήματα, κανένας από αυτούς τους ισχυρισμούς δεν επιβεβαιώθηκαν από την έρευνα αγοράς που πραγματοποίησε η Επιτροπή.

Τα συγχωνευθέντα μέρη θα μπορούν να αυξήσουν επικερδώς τις τιμές τους ή να ασκήσουν πιέσεις στις τιμές

404. Ο μοναδικός δυνητικός περιορισμός στη συμπεριφορά της Exxon/Mobil θα μπορούσε να προέλθει από τη Shell. Σύμφωνα με πληροφορίες της αγοράς, η στρατηγική για τα βασικά έλαια της Shell προσανατολίζεται στην ελεγχόμενη χρήση και η παραγωγική της ικανότητα για την εμπορική αγορά θα ήταν ανεπαρκής για να αντικρούσει την ισχύ στην αγορά της συνδυασμένης Exxon/Mobil. Επιπλέον, η Shell και η Exxon έχουν κοινά συμφέροντα και ελέγχουν ορισμένες επιχειρήσεις και ιδίως ένα κατασκευαστή προσθέτων, την Infineum. Η Shell ανέφερε ότι αύξηση της τιμής κατά 5% δεν αποτελεί επαρκές κίνητρο για να εξεταστεί μία αυξανόμενη παραγωγή βασικών ελαίων. Η πολιτική για τα βασικά έλαια της Shell είναι να καλύπτει πρωτίστως τις εσωτερικές ανάγκες της. Η αποδοτικότητα της υπόλοιπης παραγωγής αξιολογείται από την άποψη των συνδυασμένων δραστηριοτήτων διύλισης καυσίμων-λιπαντικών και υποστηρίζεται σε μεγάλο βαθμό από εξειδικευμένη παραγωγή (λευκά πετρέλαια, γράσα και κεριά) και έλαια επεξεργασίας. Συνεπώς η Shell ακολουθεί την εταιρεία που διαμορφώνει τις τιμές στην παραγωγή βασικών ελαίων.
405. Η Exxon μπορεί να θέσει υπό έλεγχο τους ανταγωνιστές της εάν αυτοί σκοπεύουν να αντιταχθούν σε κινήσεις τιμών [...]*. Η προοπτική πτώσης των τιμών στην αγορά λόγω μιας τέτοιας μεταστροφής εκ μέρους της Exxon θα μπορούσε να αποτρέψει οποιονδήποτε από τους ανταγωνιστές της από μία επιθετική περικοπή των τιμών.
406. Ανταγωνιστές βασικών ελαίων ανέφεραν ότι σε περίπτωση αυξήσεων των τιμών, θα ακολουθήσουν (με τις τρέχουσες τιμές) την εταιρεία που διαμορφώνει τις τιμές. Καίτοι τα μέρη έδωσαν έμφαση στο ζήτημα της υπερβάλλουσας ικανότητας στον EOX, αυτό δεν έχει επιβεβαιωθεί από τρίτους ανταγωνιστές βασικών ελαίων. Οι σημαντικότεροι ανταγωνιστές (με πολλαπλές πιστοποιήσεις κατεργασμένων λιπαντικών, όπως οι Shell, Total, DEA και KPI) ανέφεραν όλοι ότι δεν διαθέτουν αδρανή παραγωγική ικανότητα ούτε όγκους προς εξαγωγή που θα μπορούσαν να ανταγωνιστούν σε οικονομικό επίπεδο στην αγορά του EOX. Αυτό απεικονίζεται περαιτέρω με την εξαγορά της Fina από την Total. Η Total ανέφερε στην Επιτροπή ότι, καίτοι διαθέτει περισσότερη από την απαιτούμενη παραγωγική ικανότητα για τις εσωτερικές πωλήσεις στην αγορά του EOX, δεν διαθέτει επαρκή παραγωγική ικανότητα ελαφρών βασικών ελαίων και, επιπλέον, ότι δεν υπάρχει πιθανότητα να αυξήσει την παραγωγική της ικανότητα σε ελαφρές ποιότητες χωρίς σημαντικές επενδύσεις. Συνεπώς, η άποψη της Επιτροπής είναι ότι η Total μπορεί να διαθέτει βασικά έλαια για τις δραστηριότητες μίξης της Fina.

Περιορισμένη αντισταθμιστική ισχύς των πελατών

Περιορισμένες εναλλακτικές δυνατότητες

407. Τα μέρη υποστηρίζουν ότι δεν μπορούν να ασκούν οποιαδήποτε ισχύ στην αγορά επειδή πιθανόν να αντιμετωπίζουν συγκεντρωμένη και απαιτητική ζήτηση εκ μέρους των εταιρειών μίξης λιπαντικών. Το επιχείρημα αυτό όμως δεν μπορεί να γίνει αποδεκτό, καθώς οι μεγαλύτερες εταιρείες μίξης λιπαντικών θα έχουν λιγότερες επιλογές πέραν της Exxon-Mobil ή της Shell. Δεδομένου ότι πριν τη συγκέντρωση, οι εταιρείες μίξης λιπαντικών μπορούσαν να χρησιμοποιήσουν τη μία από τις τρεις έναντι των άλλων, αυτή η δυνατότητα καταργείται μετά τη συγκέντρωση όπου η Exxon-Mobil θα κατέχει δεσπόμενη θέση στην αγορά. Οι σημαντικότερες εταιρείες μίξης λιπαντικών αναφέρουν σαφώς ότι η ποιότητα και η ασφάλεια του εφοδιασμού υπερισχύουν έναντι των τιμών και ότι τείνουν να περιορίσουν τον αριθμό των προμηθευτών στις περιφερειακής κλίμακας δραστηριότητές τους σε δύο ή, το πολύ, τρεις. Μετά τη συγκέντρωση, θα έχουν ελάχιστα περιθώρια επιλογής καθώς η Shell διαθέτει περιορισμένη παραγωγική ικανότητα για την εμπορική αγορά πράγμα που δεν είναι ήδη δεσμευτικό σε συμβάσεις καθορισμένης χρονικής διάρκειας.
408. Κάποιοι ανταγωνίστριες εταιρείες μίξης ανέφεραν ότι εάν η Exxon και η BP/Mobil επρόκειτο να αυξήσουν τις τιμές κατά πέντε ποσοστιαίες μονάδες, θα είχαν δυσκολίες στη μεταστροφή των προμηθευτών βασικών ελαίων για τους λόγους που αναφέρονται παραπάνω. Θα μπορούσε να εξεταστεί η εναλλακτική δυνατότητα μεταστροφής τόσο του εφοδιασμού σε βασικά έλαια όσο και του εφοδιασμού σε πρόσθετα, δεδομένου ότι κάποιος θα μπορούσε να επισκέπτεται και να συγκρίνει τις τιμές σε εταιρείες παραγωγής προσθέτων προκειμένου να ενημερώνεται για τους υπάρχοντες πλήρως πιστοποιημένους συνδυασμούς. Αυτό όμως δεν μπορεί να γίνει με ταχείς ρυθμούς, δεδομένου ειδικότερα του χρονικού διαστήματος που απαιτείται για την αποσαφήνιση των υπάρχοντων λιπαντικών, την επαναποθήκευση και την απόκτηση εγκρίσεων ΚΠΕ. Οι εκτιμήσεις ανταγωνιστών βασικών ελαίων κυμαίνονταν μεταξύ 12 και 18 μήνες με κόστος μεταξύ 300.000 και 700.000 EUR. Στην πράξη, η εταιρεία μίξης θα αποδεχόταν την αύξηση της τιμής ξεκινώντας παράλληλα μία πλήρη νέα σύνθεση από την αρχή εάν ο αναμενόμενος όγκος πωλήσεων θα αντιστάθμιζε τον απαραίτητο προϋπολογισμό E&A. Οι εταιρείες μίξης λιπαντικών θα συμπίεζονταν μεταξύ των υψηλότερων τιμών βασικών ελαίων και των καταναλωτών λιπαντικών δεδομένου ότι η αγορά λιπαντικών φαίνεται να είναι ανταγωνιστική.

Οι προτεινόμενες μεταρρυθμίσεις στην ATIEL είναι απίθανο να έχουν αντίκτυπο στην αγορά

409. Τα μέρη υποστηρίζουν περαιτέρω ότι οι κανόνες ATIEL σχετικά με τη δυνατότητα εναλλαγής βασικών ελαίων (και τοιουτοτρόπως η ευκολία με την οποία τα βασικά έλαια μπορούν να μεταστραφούν σε συνθέσεις λιπαντικών) επρόκειτο να αλλάξουν το 1999. Οι αλλαγές που προτείνονται στην ATIEL θα επέτρεπαν σε μικρότερους παραγωγούς βασικών ελαίων να δημιουργήσουν οικογένειες βασικών ελαίων με δυνατότητα εναλλαγής μεταξύ τους. Είναι αλήθεια ότι η ATIEL, μία οργάνωση του κλάδου της οποίας τα μέλη περιλαμβάνουν σημαντικό αριθμό εταιρειών λιπαντικών, ανέθεσε την πραγματοποίηση αναθεώρησης των κατευθυντήριων γραμμών της για την εναλλαγή βασικών ελαίων. Η αναθεώρηση αυτή ζητήθηκε αρκετά έτη πριν από τις εθνικές εταιρείες εκμετάλλευσης διυλιστηρίων και τις εταιρείες μίξης λιπαντικών. Φαίνεται ότι δραστηριοποιήθηκε αναφέροντας ότι πολλές εταιρείες εκμετάλλευσης διυλιστηρίων βρίσκονται σε σημαντικά πλεονεκτική θέση όσον αφορά τον πανευρωπαϊκό εφοδιασμό συγκρινόμενες με τις εταιρείες που εκμεταλλεύονται ένα μόνο διυλιστήριο. Εφόσον η αναθεώρηση αυτή δεν έχει ακόμα πραγματοποιηθεί, η

άποψη της Επιτροπής είναι ότι η εκτίμηση της προτεινόμενης συγκέντρωσης πρέπει να βασιστεί στις υπάρχουσες απαιτήσεις των κατευθυντήριων γραμμών για την εναλλαγή βασικών ελαίων της ATIEL, παρά σε μία δυνητική αναθεώρηση στο μέλλον.

410. Στην πραγματικότητα, αυτές οι αλλαγές είναι μάλλον απίθανο να επέλθουν. Η ATIEL εκπροσωπεί τον τομέα των λιπαντικών και έχει εκπροσώπους των ανεξάρτητων εταιρειών μίξης λιπαντικών και των εθνικών εταιρειών πετρελαιοειδών με ολοκληρωμένη διάρθρωση. Καίτοι οι εταιρείες πετρελαιοειδών με ολοκληρωμένη διάρθρωση σε περιφερειακή κλίμακα (Exxon, BP/Mobil και Shell) ανήκουν στη μειοψηφία, η αλλαγή των κανόνων θα πρέπει να εγκριθεί ομοφώνως. Το γεγονός ότι το αίτημα για αλλαγή των κανόνων της ATIEL υποβλήθηκε προ τριετίας δείχνει σαφώς ότι η διαδικασία επίτευξης συμφωνίας υπήρξε επίπονη και μακρόχρονη και δεν έχει ακόμα ολοκληρωθεί. Ακόμα και αν η πρόταση επρόκειτο να εγκριθεί ομοφώνως, θα έπρεπε επιπλέον να εγκριθεί και από την ATL και την ACEA. Δεν αναμένεται να ανακύψουν σημαντικά προβλήματα από την ATC (προμηθευτές προσθέτων), αλλά η ACEA (που εκπροσωπεί τους ΚΠΕ) αφετέρου θα πρέπει να αποδείξει ότι οιαδήποτε των κανόνων της ATIEL δεν θα επηρεάσει αρνητικά την ποιότητα των κατεργασμένων λιπαντικών (και συνεπώς την ευθύνη για το προϊόν) πράγμα που μπορεί να παρεμποδίσει την άμεση εφαρμογή (ή ακόμα και την αποδοχή) των προτεινόμενων αλλαγών.
411. Ακόμα και αν η αναθεώρηση εγκρινόταν πλήρως σύμφωνα με την πρόταση (για ένα σύστημα δια του οποίου δύο ή περισσότερες εταιρείες μπορούν να πραγματοποιούν από κοινού δοκιμές προκειμένου να υπάρχει η δυνατότητα εναλλαγής), η Επιτροπή δεν πιστεύει ότι ο δυνητικός μετριασμός της εναλλαγής βασικών ελαίων μπορεί να αποτελεί ουσιαστικό παράγοντα για την εκτίμηση της πράξης στην αγορά. Οι μεγαλύτεροι Ευρωπαίοι κατασκευαστές κινητήρων συμφώνησαν να υιοθετήσουν, μέσω της εκπροσώπησής τους στην ACEA, ορισμένες ελάχιστες απαιτήσεις τεχνικών προδιαγραφών για βενζινοκινητήρες και πετρελαιοκινητήρες για τους οποίους το ζήτημα της δυνατότητας εναλλαγής βασικών ελαίων καλύπτεται από τον κώδικα της ATIEL. Στην Ευρώπη, η χρήση των προδιαγραφών API και ACEA από ΚΠΕ είναι κυρίως 50/50 καθώς Ιάπωνες και Αμερικανοί κατασκευαστές τείνουν να χρησιμοποιούν προδιαγραφές API ενώ οι Ευρωπαίοι κατασκευαστές βασίζονται στην ACEA. Συνεπώς τα κατασκευασμένα εκτός Ευρώπης αυτοκίνητα βασίζονται σε καθορισθέντα από την API λιπαντικά και οι εταιρείες μίξης λιπαντικών αυτοκινήτων θα πληρούν συνεπώς αμφοτέρως τις πιστοποιήσεις προκειμένου να πωλούν επαρκείς όγκους στην αγορά. Στην πραγματικότητα, σχεδόν όλα τα λιπαντικά αυτοκινήτων στην αγορά έχουν μία προδιαγραφή API καθώς θεωρείται ότι οι καταναλωτές είναι περισσότερο εξοικειωμένοι με τις προδιαγραφές API. Οι προμηθευτές προσθέτων ανέφεραν ότι τα λιπαντικά με πιστοποίηση ACEA δεν διατίθενται εν γένει μεμονωμένα στην αγορά και θα πρέπει να φέρουν κι άλλες εγκρίσεις. Συνεπώς, τα λιπαντικά αυτοκινήτων πρέπει να πληρούν αμφοτέρως τις πιστοποιήσεις προκειμένου να έχουν επαρκή όγκο στην αγορά. Συνεπώς, οι προτεινόμενες αλλαγές θα επηρέαζαν μόνο την αγορά αρχικής τροφοδότησης του EOX όπου η Exxon (και σε μικρότερο βαθμό η BP/Mobil) έχουν ιδιαίτερα ισχυρή εκπροσώπηση. Οι εθνικοί παραγωγοί βασικών ελαίων / εταιρείες μίξης λιπαντικών αναμένουν ότι λιγότερο αυστηροί κανόνες της ATIEL θα οδηγήσουν ενδεχομένως σε κοινά πρότυπα ACEA-API καίτοι τίποτα δεν έχει ακόμα επιτευχθεί (ούτε και προβλέπεται) σε αυτό το επίπεδο. Καθώς η API αλλάζει προδιαγραφές ανά διετία, η παρούσα υποχρέωση

πιστοποίησης και η έλλειψη της δυνατότητας εναλλαγής βασικών ελαίων παραμένουν αμετάβλητες.

412. Επιπλέον, η ACEA επιβάλλει μόνο τις ελάχιστες απαιτήσεις τεχνικών προδιαγραφών. Μεμονωμένοι ΚΠΕ επιβάλλουν αυστηρότερες απαιτήσεις. Η Ford για παράδειγμα έχει δικές της προδιαγραφές προϊόντος τις οποίες οι προμηθευτές πρέπει να τηρούν όχι μόνο σε κλίμακα ΕΕ αλλά και παγκοσμίως. Οι προδιαγραφές αυτές βασίζονται στην API. Η Volkswagen, για να χρησιμοποιήσουμε άλλο παράδειγμα, χρησιμοποιεί αποκλειστικά πρότυπα της API.

Άσκηση της επιρροής στην αγορά

413. Από τις παραπάνω εξελίξεις συνάγεται ότι η Exxon και η BP/Mobil θα κατέχουν δεσπόζουσα θέση στην αγορά βασικών ελαίων του ΕΟΧ. Η έρευνα αγοράς έδειξε ότι η συγκέντρωση δεν θα δημιουργήσει ούτε θα ενισχύσει μία δεσπόζουσα θέση στην αγορά προσθέτων ή κατεργασμένων λιπαντικών. Όμως, η άσκηση από μία κοινή Exxon-Mobil της επιρροής τους στην αγορά βασικών ελαίων και η ήδη ισχυρή θέση της Infineum στον τομέα των προσθέτων μπορεί να οδηγήσει σε ισχυρότερη θέση στην αγορά κατεργασμένων λιπαντικών. Όσον αφορά την ανάπτυξη λιπαντικών μελλοντικής γενεάς, ένας τέτοιος έλεγχος στην αλυσίδα εφοδιασμού σε λιπαντικά μπορεί ακόμα να οδηγήσει και σε μία κατάσταση όπου ο ανταγωνισμός θα παρακωλύοταν σημαντικά.
414. Μετά τη συγκέντρωση, η κοινή Exxon/Mobil μπορεί να χρησιμοποιεί τη δεσπόζουσα θέση της στην αγορά βασικών ελαίων μέσω διαφόρων στρατηγικών. Για παράδειγμα, μπορεί να έχει κίνητρο να χρησιμοποιήσει τη δεσπόζουσα θέση της στο επίπεδο των βασικών ελαίων προκειμένου να αυξήσει το κόστος ανεξάρτητων ανταγωνιστών στο επίπεδο των αγορών λιπαντικών. Για να γίνει αυτό, μπορεί να ασκηθεί πίεση σε μικρότερες δραστηριοποιούμενες στην αγορά επιχειρήσεις μέσω αυξημένων τιμών των βασικών ελαίων, μέσω τυποποίησης των προϊόντων με αυξανόμενο αριθμό νέων συνθέσεων πιστοποιημένων βάσει των σειρών προσθέτων Infineum/ βασικής πρώτης ύλης ή ακόμα μέσω αιφνίδιων αυξήσεων των τιμών, συνδυασμένης πώλησης βασικής πρώτης ύλης – προσθέτων και περιορισμένων πωλήσεων πρώτων υλών. Η Shell μπορεί επίσης να επωφεληθεί από μία τέτοια στρατηγική, καθώς θα ενίσχυε τα ανωτέρω με την εδραίωση της θέσης της στο επίπεδο των λιπαντικών. Οι μικροί παραγωγοί βασικών ελαίων δεν θα ήταν σε θέση να αντιδράσουν εφόσον τα βασικά έλαια που διαθέτουν δεν χρησιμοποιούνται ως αναφορές από τους προμηθευτές προσθέτων. Είναι υποχρεωμένοι, ακόμα και αν έχουν διεθνή διάσταση, να διαθέτουν βασικά έλαια από διάφορες πηγές (δική τους παραγωγή σε ορισμένες χώρες, αλλά βασικά έλαια ανταγωνιστών σε άλλες χώρες) πράγμα που τους αναγκάζει να δαπανούν περισσότερο χρόνο και χρήμα για εγκρίσεις (τόσο API/ACEA όσο και ΚΠΕ) και εξασθενεί την ανταγωνιστική τους θέση.
415. Μετά τη συγκέντρωση, η κοινή Exxon-BP/Mobil μπορεί να έχει αυξημένο κίνητρο για να αμφισβητήσει μία μεταβαλλόμενη αγορά βασικών ελαίων κερδίζοντας μερίδιο αγοράς από εθνικές εταιρείες πετρελαίων με ολοκληρωμένη διάρθρωση μέσω, για παράδειγμα, χαμηλών τιμών. Μόνον η Shell φαίνεται να προσαρμόζεται σε χαμηλές τιμές και οι άλλες δραστηριοποιούμενες στην αγορά επιχειρήσεις που έχουν μικρή ζήτηση στον ΕΟΧ μπορεί να χρειαστεί να διοχετεύσουν τις πωλήσεις τους στις εξαγωγικές αγορές. Αυτό υπονομεύει την ανταγωνιστική θέση των εθνικών δραστηριοποιούμενων στην αγορά επιχειρήσεων και αυξάνει τις πιέσεις στον κλάδο

για να κλείσει τα απηρχαιωμένα διυλιστήρια βασικών ελαίων, καθώς δεν ήταν πλέον οικονομικά βιώσιμο για ορισμένες μονάδες παραγωγής να συνεχίσουν τη λειτουργία τους. Η παραγωγική ικανότητα που κλείνει εξαλείφει τη σημερινή αμελητέα πραγματική υπερβάλλουσα ικανότητα. Εάν μία τέτοια στρατηγική ήταν επιτυχής, η Exxon-BP/Mobil θα μπορούσε στη συνέχεια να αυξήσει και πάλι τις τιμές της.

416. Μέσω συνδυασμού της ισχύος της στην αγορά βασικών ελαίων ([40-50]*%) και στις αγορές λιπαντικών ([20-30]*%), η Exxon-BP/Mobil μπορεί να επεκτείνει τη δεσπόζουσα θέση της στην αγορά βασικών ελαίων σε δραστηριότητες προσθέτων και λιπαντικών. Η ενοποιημένη οντότητα θα είναι σε θέση να προλαμβάνει τις μελλοντικές εξελίξεις στον τομέα των νέων λιπαντικών και να δημιουργεί στενούς δεσμούς με ΚΠΕ και κατασκευαστές προσθέτων, πράγμα που με τη σειρά του αυξάνει τους φραγμούς εισόδου για τους ανταγωνιστές τους.
417. Η αγορά σειρών προσθέτων καθορίζεται από την αγορά κατεργασμένων προϊόντων που περιέχουν τις εν λόγω πρόσθετα· η ισχύς στην αγορά ασκείται μέσω συγκέντρωσης της αλυσίδας εφοδιασμού σε λιπαντικά. Καθώς οι σειρές λιπαντικών περιορίζονται διαρκώς περισσότερο σε συγκεκριμένη βασική πρώτη ύλη προκειμένου να εξασφαλιστεί η υψηλότερη απόδοση που απαιτούν οι ΚΠΕ, η πλεονασματική ικανότητα στη βασική πρώτη ύλη δεν αποτελεί πλέον εγγύηση μιας ανταγωνιστικής αγοράς. Ανεξάρτητες εταιρείες μίξης θα χρησιμοποιούν διαρκώς περισσότερο βασική πρώτη ύλη της Exxon/Mobil και πιθανόν της Shell εφόσον αυτές ελέγχονται και πιστοποιούνται εύκολα από προμηθευτές προσθέτων. Η ανάπτυξη μιγμάτων προσθέτων με άλλη βασική πρώτη ύλη θα γίνεται με επιπλέον τίμημα, καθώς οι παραγωγοί προσθέτων δεν εξασφαλίζουν πλέον επαρκή όγκο πωλήσεων γι' αυτές τις βασικές διαθέσιμες ποσότητες.
418. Η ανάπτυξη, οι δοκιμές και η πιστοποίηση για βασική πρώτη ύλη εκτός της Exxon-BP/Mobil θα πρέπει να χρηματοδοτείται διαρκώς περισσότερο από τις εταιρείες μίξης λιπαντικών. Οι ενέργειες αυτές στην ανάπτυξη λιπαντικών που χρηματοδοτούνται άλλως (εν μέρει) από τον προμηθευτή προσθέτων επιβάλλουν σημαντικό κόστος στις συγκεκριμένες εταιρείες μίξης. Οι μικρές ανεξάρτητες εταιρείες μίξης θα πληγούν πρώτες και θα εξαφανιστούν από την αγορά. Οι εθνικές εταιρείες μίξης με ολοκληρωμένη διάρθρωση θα περιορίσουν τις δραστηριότητές τους στις χώρες τους. Οι ιδιαίτερα κερδοφόρες εταιρείες μίξης, όπως η Castrol, η Fuchs ή η Texaco, θα επηρεαστούν και αυτές από το αυξημένο κόστος και θα φθάσουν στο σημείο που δεν θα μπορούν πλέον να ανταγωνιστούν με την Exxon-Mobil και τη Shell ως προς τις τιμές. Οι προϋπολογισμοί τους για την Έρευνα & Ανάπτυξη και την εμπορία θα μειωθούν, επιβεβαιώνοντας περαιτέρω την ηγετική θέση της Exxon-BP/Mobil στην αγορά.

Συμπέρασμα

419. Βάσει των προαναφερομένων, συνάγεται ότι η πράξη οδηγεί στη δημιουργία δεσπόζουσας θέσης στην αγορά βασικών ελαίων του EOX.

Πρόσθετα

420. Η αγορά προσθέτων είναι πολύ συγκεντρωμένη: οι πέντε μεγαλύτεροι προμηθευτές κατέχουν το 86% της παγκόσμιας αγοράς (και άνω του 90% των προσθέτων των ελαίων για κινητήρες). Η Lubrizol και η Ethyl (αντίστοιχα το No 1 και το No 3 της αγοράς) περιορίζουν τις δραστηριότητές τους στα πρόσθετα. Η Texaco (No 5) έχει τη

δική της εταιρεία προσθέτων αλλά δεν έχει παραγωγή βασικών ελαίων και το No 4, η Chevron (Oronite), εμπορεύεται λιπαντικά μόνο στην Ευρώπη. Η Infineum κατέχει τη δεύτερη θέση και δημιουργήθηκε στις αρχές του 98 από την ενοποίηση των δραστηριοτήτων στον τομέα των προσθέτων της Shell και της Exxon. Και οι πέντε παραγωγοί διαθέτουν αφενός σειρές DI και αφετέρου βελτιωτικά πρόσθετα VI. Καίτοι η Infineum δεν θα ενισχυθεί σημαντικά από το περιορισμένο μερίδιο [...] της Mobil στην αγορά προσθέτων, ας σημειωθεί ότι, μετά τη συγκέντρωση, η Infineum θα έχει άμεσες σχέσεις με όλους τους παραγωγούς βασικών ελαίων σε περιφερειακή κλίμακα που έχουν πλεονασματική παραγωγική ικανότητα για την εμπορική αγορά πιστοποιημένων λιπαντικών αυτοκινήτων. Λαμβανομένης υπόψη της περιορισμένης αλληλεπικάλυψης, η συγκέντρωση δεν δημιουργεί ούτε ενισχύει κάποια δεσπίζουσα θέση στην αγορά προσθέτων λιπαντικών.

Λιπαντικά

421. Στο σημερινό ανταγωνιστικό τοπίο, υπάρχουν αρκετές δραστηριοποιούμενες στην αγορά μεγάλες επιχειρήσεις που ανταγωνίζονται σε πανευρωπαϊκή βάση. Αυτοί οι συμμετέχοντες στην αγορά είτε είναι εταιρείες με ολοκληρωμένη κάθετη διάρθρωση όπως τα κοινοποιούντα μέρη είτε ανεξάρτητες εταιρείες μίξης όπως η Castrol και Fuchs. Τόσο η Exxon όσο και η Mobil αναπτύσσουν σημαντικές δραστηριότητες στον τομέα των λιπαντικών και αντιμετωπίζουν τον ανταγωνισμό από (εθνικές) εταιρείες πετρελαιοειδών με ολοκληρωμένη διάρθρωση όπως οι Agip, TotalFina, Elf, Repsol, Statoil, Nynas, Texaco, Shell (που θεωρείται ο μεγαλύτερος παραγωγός λιπαντικών αυτοκινήτων και βιομηχανικών λιπαντικών παγκοσμίως) και ανεξάρτητες εταιρείες λιπαντικών όπως οι Castrol, Fuchs/DEA.
422. Το 1996 το μερίδιο της Exxon στην αγορά κατεργασμένων λιπαντικών αυτοκινήτων του EOX ανερχόταν σε 10%, ενώ της BP/Mobil (στη βάση συνυπολογισμού) σε 13%. Για την ίδια περίοδο, η Enerfinance εκτιμά ότι η Shell είχε 13%, η Castrol 7%, η Elf 6% και η TotalFina 6%. Το 1996 το μερίδιο της Exxon στην αγορά κατεργασμένων βιομηχανικών λιπαντικών του EOX ανήλθε σε 8%, ενώ της BP/Mobil (στη βάση συνυπολογισμού) σε 17%. Για την ίδια περίοδο, η Enerfinance εκτιμά ότι η Shell είχε 11%, η Castrol 6%, η AGIP 6%, η KPC 4%, η Elf 3% και η TotalFina 5%.
423. Όσον αφορά τα λιπαντικά πλοίων, η Shell κατέχει ηγετική θέση στην αγορά με 21%. Η Exxon (12%) και η Mobil (18%) έχουν ισχυρή παρουσία. Το μερίδιο αγοράς της BP κυμαίνεται γύρω στο 14%. Η Castrol, η Elf και η Texaco έχουν εκάστη γύρω στο 10%.
424. Καίτοι τα μέρη, συνδυάζοντας την αποτελεσματικότητα της Exxon και την ισχύ του εμπορικού σήματος της Mobil, θα καταστούν ασυγκρίτως ο μεγαλύτερος έμπορος και εταιρεία μίξης λιπαντικών, η συγκέντρωση δεν οδηγεί στη δημιουργία δεσπίζουσας θέσης εξαιρουμένης της κατάστασης που δημιουργείται από την εκμετάλλευση της δεσπίζουσας θέσης τους στην αγορά βασικών ελαίων. Ο κλάδος λιπαντικών πιθανόν να παραμείνει ανταγωνιστικός με ανταγωνιστές όπως οι Shell, Castrol, TotalFina και Elf. Επιπλέον, η επιρροή και αγοραστική δύναμη πελατών όπως διανομείς ή ΚΠΕ πιθανόν να αυξηθεί ακόμα περισσότερο στο μέλλον.

Ε. ΔΙΥΛΙΣΗ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΑ ΚΑΥΣΙΜΩΝ (ΤΕΛΙΚΑ ΣΤΑΔΙΑ ΤΟΥ ΣΧΕΤΙΚΟΥ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΥ ΚΥΚΛΟΥ)

ΓΕΝΙΚΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ

425. Οι δραστηριότητες στα τελικά στάδια του σχετικού οικονομικού κύκλου περιλαμβάνουν τη διύλιση του αργού πετρελαίου και τη διανομή καθαρών προϊόντων σε τελικούς χρήστες.

Η αλυσίδα του εφοδιασμού

Διύλιση

426. Η διύλιση αργού πετρελαίου συνίσταται εν γένει από τις ακόλουθες διαδικασίες: **i)** διαχωρισμός του αργού πετρελαίου στους συστατικούς του υδρογονάνθρακες, **ii)** μετατροπή, που περιλαμβάνει την αλλαγή του χημικού χαρακτήρα των προϊόντων, **iii)** επεξεργασία, που συνίσταται στη μείωση των ανεπιθύμητων στοιχείων ή τύπων ειδικών μορίων σε αποδεκτά επίπεδα και **iv)** μίξη, που είναι ο συνδυασμός των διαφόρων καθαρών προϊόντων έτσι ώστε να πληρούν τις προδιαγραφές της αγοράς.
427. Τα καθαρά προϊόντα ταξινομούνται συχνά ως ελαφρά αποστάγματα (LPG, βενζίνη κινητήρων, ναφθενικά), μεσαία αποστάγματα (πετρέλαιο ντήζελ, πετρέλαιο εσωτερικής καύσης, κηροζίνη), και βαρέα προϊόντα (πετρέλαιο εξωτερικής καύσης και άσφαλτος).

Πωλήσεις και εμπορία καθαρών προϊόντων

428. Τα καθαρά προϊόντα πωλούνται είτε μέσω του διαύλου διανομής μικρών ποσοτήτων είτε άλλων διαύλων. Η διανομή μικρών ποσοτήτων περιλαμβάνει πωλήσεις σε οδηγούς οχημάτων μέσω πρατηρίων καυσίμων. Τα προϊόντα που πωλούνται μέσω διανομής μικρών ποσοτήτων είναι βενζίνη και πετρέλαιο ντήζελ κίνησης. Σε ορισμένες χώρες μέσω των διαύλων διανομής μεγάλων ποσοτήτων διανέμονται επίσης LPG αυτοκινήτων.
429. Οι πωλήσεις εκτός των πωλήσεων μικρών ποσοτήτων συνίστανται από τις πωλήσεις σε μεγάλες ποσότητες σε τρεις κατηγορίες πελατών: ανεξάρτητες εταιρείες διανομής μικρών ποσοτήτων (πρατήρια καυσίμων που δεν ανήκουν σε εταιρείες καυσίμων όπως υπεραγορές), άλλοι ανεξάρτητοι μεταπωλητές, βιομηχανικοί και εμπορικοί πελάτες (νοσοκομεία, στόλοι ενοικιαζόμενων αυτοκινήτων, εργοστάσια). Ο εφοδιασμός γίνεται από εταιρείες εκμετάλλευσης διυλιστηρίων ή άλλους παράγοντες της αγοράς που έχουν στη διάθεσή τους πολύ μεγάλους όγκους καθαρών προϊόντων λόγω του ότι κατέχουν σε παρακείμενη τοποθεσία είτε μονάδα παραγωγής (διυλιστήριο) είτε μεγάλη εγκατάσταση αποθήκευσης (τερματικός σταθμός).
430. Οι πωλήσεις από το διυλιστήριο συνίστανται από πωλήσεις σε μεγάλες παρτίδες σε βάση άμεσης παράδοσης από εταιρείες εκμετάλλευσης διυλιστηρίων σε άλλες εταιρείες πετρελαιοειδών, εμπόρους, μεταπωλητές, μεγάλους βιομηχανικούς πελάτες. Οι συναλλαγές αυτές περιλαμβάνουν τυπικά *una tantum* αγορές παρτίδων φορτίου (1-3 Kt παρτίδων με φορτηγίδες ή μέχρι 20 Kt παρτίδων με δεξαμενόπλοια), και τιμολογούνται βάσει των οριζόμενων τιμών της αγοράς. Η τοποθεσία παράδοσης είναι από το διυλιστήριο. Οι πωλήσεις από το διυλιστήριο καλύπτουν αυτό που

παράγοντες του κλάδου αναφέρουν ως «αγορά φορτίου». Εφόσον οι συναλλαγές αυτές περιλαμβάνουν τυπικά μεγάλες ποσότητες καθαρών προϊόντων που μπορούν να διακινούνται σε μεγάλες αποστάσεις δεδομένου του σχετικά χαμηλού κόστους μεταφοράς, οι τιμές αγοράς φορτίου είναι παραπλήσιες σε ολόκληρο τον πλανήτη. Οι εν λόγω τιμές δημοσιεύονται σε καθημερινή βάση από οργανισμούς όπως ο Platt και ο Petroleum Argus, επιτρέποντας στους αγοραστές να διαπραγματεύονται χρησιμοποιώντας ενημερωμένα στοιχεία τιμολόγησης.

Μεταφορά καθαρών προϊόντων

431. Τα καθαρά προϊόντα που πωλούνται από το διυλιστήριο σε αγορές φορτίου συγκεντρώνονται από δεξαμενόπλοια ή φορτηγίδες Η μεταφορά και η υλική διανομή των καθαρών προϊόντων συνίστανται από τρία διαφορετικά στάδια: *i*) μεταφορά καθαρών προϊόντων από διυλιστήρια πετρελαίου σε τερματικούς σταθμούς διανομής με πλωτά μέσα, αγωγούς και σιδηρόδρομο (πρωτογενής διανομή)· *ii*) αποθήκευση των προϊόντων καυσίμων χύμα σε τερματικούς σταθμούς διανομής, και επακόλουθη φόρτωση σε οχήματα παράδοσης· και *iii*) μεταφορά και παράδοση σε πελάτες πρωτίστως με φορτηγά οχήματα, αλλά και σιδηροδρομικώς και με φορτηγίδες (δευτερογενής διανομή). Υπάρχουν ορισμένοι ανεξάρτητοι συμμετέχοντες σε καθένα από αυτά τα επίπεδα και οι χρήστες αυτών των υπηρεσιών έχουν ένα ευρύ φάσμα διαθέσιμων ανταγωνιστικών επιλογών.

Υλικοτεχνική υποδομή

432. Οι τερματικοί σταθμοί διανομής αποτελούν μία βασική συνιστώσα της διανομής καυσίμων προϊόντων σε τελικούς πελάτες. Οι εταιρείες πετρελαιοειδών διαθέτουν εν γένει χώρους αποθήκευσης που βρίσκονται σε διάφορα σημεία της επικράτειας και αγωγούς που εξασφαλίζουν την έγκαιρη παράδοση στους πελάτες, συμπεριλαμβανομένων των πρατηρίων καυσίμων. Ωστόσο, οι εγκαταστάσεις αποθήκευσης ανήκουν και σε ανεξάρτητες επιχειρήσεις τερματικών σταθμών που εκμισθώνουν την αποθηκευτική ικανότητα σε όλους τους ενδιαφερόμενους βάσει βραχυπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων συμφωνιών. Υπάρχουν εν γένει δύο τύποι χώρων αποθήκευσης, οι μεγάλοι τερματικοί σταθμοί με χωρητικότητα άνω των 50.000 κ.μ., που εφοδιάζονται με μέσα μαζικής μεταφοράς (αγωγούς, πλοία, φορτηγίδες, δεξαμενές σιδηροτροχιάς), και οι μικρότερες περιφερειακές αποθήκες που εξασφαλίζουν τη διανομή μικρότερων ποσοτήτων καυσίμων στον τελικό προορισμό με βοηθητικά μέσα μεταφοράς (φορτηγά οχήματα και φορτηγίδες).

Το ανταγωνιστικό περιβάλλον

433. Ο τομέας των τελικών σταδίων του οικονομικού σχετικού κύκλου χαρακτηρίζεται από την παρουσία πολλών εταιρειών πετρελαιοειδών με κάθετα ολοκληρωμένη διάρθρωση που δραστηριοποιούνται στους τομείς της διύλισης, της πώλησης μεγάλων ποσοτήτων και της πώλησης μικρών ποσοτήτων καθαρών προϊόντων. Όμως, κάθε τμήμα του τομέα καυσίμων περιλαμβάνει και ορισμένες ανεξάρτητες εταιρείες που δεν έχουν ολοκληρωμένη διάρθρωση.
434. Όσον αφορά, ειδικότερα, την πώληση μικρών ποσοτήτων καυσίμων κίνησης, το ανταγωνιστικό περιβάλλον χαρακτηρίζεται από την παρουσία βασικά τριών κατηγοριών επιχειρήσεων :
- i*) οι παραδοσιακές εταιρείες πετρελαιοειδών με κάθετα ολοκληρωμένη διάρθρωση, που δραστηριοποιούνται σε όλα τα επίπεδα της αλυσίδας, ιδίως στη διύλιση, στην

πώληση μικρών ποσοτήτων και στην πώληση μεγάλων ποσοτήτων. Στην κατηγορία αυτή, είναι δυνατή η περαιτέρω διάκριση μεταξύ των μεγάλων εταιρειών, δηλαδή μεγάλες πολυεθνικές εταιρείες με ολοκληρωμένη κάθετη διάρθρωση που λειτουργούν στις περισσότερες χώρες στον ΕΟΧ (Exxon, Shell, BP/Mobil)· οι μικρότερες μεταξύ των μεγάλων εταιρειών, συγκεκριμένα μικρότερες πολυεθνικές εταιρείες των οποίων οι δραστηριότητες εστιάζονται σε ορισμένες χώρες του ΕΟΧ (Total, Texaco)· οι εθνικοί «επικεφαλής», δηλαδή εθνικές εταιρείες με κάθετα ολοκληρωμένη διάρθρωση που είναι πολύ καλά εδραιωμένες στις χώρες καταγωγής τους (Elf, Agip).

ii) οι ανεξάρτητοι εταιρείες διανομής μικρών ποσοτήτων, δηλαδή οι επιχειρηματίες που δραστηριοποιούνται μόνο στο επίπεδο της διανομής μικρών ποσοτήτων και εξασφαλίζουν καύσιμα κίνησης από εταιρείες εκμετάλλευσης διυλιστηρίων και άλλους εμπόρους. Τα λευκά πρατήρια αποτελούν παράδειγμα ανεξάρτητων εταιρειών διανομής μικρών ποσοτήτων. Είναι εν γένει χαμηλότερου όγκου (σε σύγκριση προς το μέσο όρο του κλάδου) και οι εγκαταστάσεις τους, που ανήκουν και λειτουργούν από τον έμπορο, ανήκαν στο παρελθόν σε μεγάλες εταιρείες πετρελαιοειδών. Οι κάτοχοι ενός ή περισσότερων πρατηρίων αγοράζουν αυτές τις εγκαταστάσεις και, με μικρότερη επένδυση, τις λειτουργούν υπό λευκή επωνυμία.

iii) Οι υπεραγορές και τα καταστήματα αυτοεξυπηρέτησης, που δεν αποτελούν εκ παραδόσεως προμηθευτές καυσίμων κίνησης σε μικρές ποσότητες. Καίτοι έχουν ομοιότητες με παραδοσιακούς ανεξάρτητες εταιρείες διανομής μικρών ποσοτήτων, διαφέρουν από ορισμένες απόψεις από αυτούς τους ανταγωνιστές. Τυπικά, οι υπεραγορές είναι μεγάλοι εταιρείες διανομής μικρών ποσοτήτων ειδών παντοπωλείου και άλλων καταναλωτικών αγαθών σε μαζική κλίμακα, που διαθέτουν μία εγκατάσταση πώλησης καυσίμων κίνησης σε μικρές ποσότητες πλησίον του χώρου στάθμευσης των αυτοκινήτων. Αντίθετα προς τους περισσότερους ανεξάρτητους εταιρείες διανομής μικρών ποσοτήτων, οι υπεραγορές δεν θεωρούν εν γένει τις πωλήσεις των κινητήρων κίνησης ως μέρος της βασικής επιχειρηματικής τους δραστηριότητας αλλά ως πρόσθετη υπηρεσία που προσφέρουν στους πελάτες τους ή ως πρόσθετο τρόπο να τους προσελκύουν στα καταστήματά τους. Λόγω του αριθμού των πελατών τους, επιτυγχάνουν συνήθως σημαντική συνολική απόδοση και εν γένει ανταγωνίζονται ως προς τις τιμές. Τέλος, αντίθετα προς ορισμένες συνήθειες εταιρείες διανομής μικρών ποσοτήτων, λειτουργούν εν γένει σε πυκνοκατοικημένες παρά σε αγροτικές περιοχές.

435. Τα πρατήρια διανομής μικρών ποσοτήτων μπορεί να ανήκουν ή να εκμισθώνονται από την εταιρεία εφοδιασμού (COSS) ή από ανεξάρτητους εμπόρους (DOSS). Ο διάυλος μπορεί να χωριστεί περαιτέρω σε δύο είδη επιχειρήσεων εκμετάλλευσης πρατηρίου:

i) *αντιπρόσωπος με προμήθεια/ πρατήριο το οποίο λειτουργεί η εταιρεία (COCO)*, πρατήρια που λειτουργούν από υπαλλήλους της εταιρείας αμειβόμενους μέσω αποδοχών και μισθών ή από αντιπροσώπους αμειβόμενους με προμήθεια. Σε αμφότερες τις περιπτώσεις η εταιρεία εφοδιασμού διατηρεί την κυριότητα των καυσίμων που είναι αποθηκευμένα στις εγκαταστάσεις του πρατηρίου και καθορίζει τις τιμές πρατηρίου.

ii) *Ανεξάρτητοι κάτοχοι άδειας/ μισθωτές*, δηλαδή θέσεις που λειτουργούν από ανεξάρτητους κατόχους άδειας οι οποίοι αγοράζουν επώνυμα καύσιμα κίνησης (CODO).

Ο διάυλος DOSS μπορεί επίσης να χωριστεί σε δύο κατηγορίες:

i) *επιχειρήσεις που λειτουργούν από εμπόρους*, δηλαδή πρατήρια ανεξάρτητης ιδιοκτησίας όπου η εταιρεία εφοδιασμού πωλεί καύσιμα στον έμπορο·

ii) *επιχειρήσεις που λειτουργούν από αντιπροσώπους*, δηλαδή πρατήρια ανεξάρτητης ιδιοκτησίας όπου ο κάτοχος πωλεί τα καύσιμα της εταιρείας εφοδιασμού.

Στις θέσεις CODO και DODO ο έμπορος μπορεί, κατ' αρχήν, να καθορίσει τις τιμές πρατηρίου καθώς είναι ο κάτοχος των καυσίμων που πωλούνται στη συγκεκριμένη θέση. Ωστόσο, καθώς στην πραγματικότητα η εταιρεία εφοδιασμού ασκεί εν γένει αυστηρό έλεγχο επί της τιμολογιακής πολιτικής αυτών των πρατηρίων κυρίως μέσω κάποιων μηχανισμών οικονομικών αντισταθμισμάτων που αποσκοπούν στην κάλυψη των ζημιών του εμπόρου που προκύπτουν από μείωση της τιμής πρατηρίου που επιθυμεί να εφαρμόσει η εταιρεία. Επίσης, οι συμβατικές σχέσεις μεταξύ του ανεξάρτητου εμπόρου και της εταιρείας εφοδιασμού είναι τέτοιες που ο έμπορος αποδέχεται εν γένει να εφαρμόσει την τιμή πρατηρίου που προτείνει η εταιρεία.

Αγορά προϊόντος

Πωλήσεις μικρών ποσοτήτων καυσίμων κίνησης

436. Οι πωλήσεις μικρών ποσοτήτων καυσίμων κίνησης πραγματοποιούνται προς οδηγούς οχημάτων από πρατήρια καυσίμων που είτε ανήκουν είτε δεν ανήκουν σε εταιρείες καυσίμων. Τα προϊόντα που πωλούνται είναι κυρίως βενζίνη και πετρέλαιο ντήζελ. Από την πλευρά της ζήτησης δεν υπάρχει δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ αυτών των προϊόντων, δεδομένου ότι οι οδηγοί πρέπει να χρησιμοποιούν τον ενδεδειγμένο για το όχημά τους τύπο καυσίμου. Ωστόσο, από την πλευρά της προσφοράς υπάρχει δυνατότητα υποκατάστασης δεδομένου ότι τα διυλιστήρια μπορούν να λειτουργούν για την παραγωγή διαφόρων τύπων καυσίμων. Υπάρχει σημαντική ευελιξία που βασίζεται στην ποιότητα εισροής του αργού πετρελαίου και στον τρόπο με τον οποίο είναι διαμορφωμένο το διυλιστήριο. Στο επίπεδο της διανομής, αμφότερα τα προϊόντα είναι πάντα διαθέσιμα στο ίδιο σημείο πωλήσεων. Επίσης, τα μερίδια αγοράς για κάθε τύπο καυσίμου συμπίπτουν κατά προσέγγιση με το συνολικό μερίδιο αγοράς. Ως συνέπεια, για τους σκοπούς της παρούσας υπόθεσης, στο διάυλο πωλήσεων μικρών ποσοτήτων η σχετική αγορά προϊόντος συνίσταται από τις πωλήσεις μικρών ποσοτήτων καυσίμων κίνησης χωρίς να απαιτείται περαιτέρω διάκριση.

Πωλήσεις μικρών ποσοτήτων καυσίμων κίνησης σε αυτοκινητοδρόμους με διόδια

437. Σε ορισμένες χώρες, είναι πιθανό η πώληση μικρών ποσοτήτων σε αυτοκινητοδρόμους με διόδια να θεωρηθεί ως ξεχωριστή αγορά προϊόντος. Μία τέτοια διάκριση βασίζεται στους διαφορετικούς όρους ανταγωνισμού που χαρακτηρίζουν έναν αυτοκινητόδρομο. Κατ' αρχήν, η ζήτηση είναι ελεγχόμενη ως προς το ότι οι οδηγοί οχημάτων που ταξιδεύουν σε αυτοκινητοδρόμους δεν είναι εν γένει εξοικειωμένοι με την περιοχή στην οποία ταξιδεύουν. Συνεπώς, η πιθανότητα να απομακρυνθούν από τον αυτοκινητόδρομο για να αγοράσουν καύσιμα σε ένα πρατήριο καυσίμων που βρίσκεται εκτός του αυτοκινητόδρομου είναι πολύ περιορισμένη. Δεύτερον, οι οδηγοί οχημάτων επιλέγουν να ταξιδεύουν σε αυτοκινητοδρόμους για λόγους ταχύτητας, και τοιουτοτρόπως δεν έχουν την τάση να σπαταλούν χρόνο για ανεφοδιασμό. Η πληρωμή διοδίων είναι ένα άλλος παράγοντας που αποθαρρύνει περαιτέρω τους οδηγούς να εξέρχονται από τους αυτοκινητοδρόμους και να αγοράζουν καύσιμα από πρατήρια εκτός αυτοκινητοδρόμων. Σε γενικές γραμμές, οι οδηγοί πληρώνουν διόδια ως αντάλλαγμα

για την ταχύτητα και θα έχουν ακόμα μικρότερη τάση να εγκαταλείψουν τον αυτοκινητόδρομο για ανεφοδιασμό. Μία ισχυρή ένδειξη ότι οι αυτοκινητόδρομοι μπορούν να αποτελούν διακεκριμένες αγορές είναι το γεγονός ότι οι τιμές πρατηρίου στους αυτοκινητοδρόμους είναι εν γένει υψηλότερες από τις τιμές στους κοινούς δρόμους.

Πωλήσεις εκτός των πωλήσεων μικρών ποσοτήτων

438. Η πώληση καυσίμων εκτός των πωλήσεων μικρών ποσοτήτων δεν μπορεί να ενοποιηθεί αναλόγως. Τα διάφορα καύσιμα διατίθενται για διαφορετικές χρήσεις σε διάφορους τύπους πελατών. Οι δίαυλοι διανομής μπορεί επίσης να διαφέρουν σημαντικά, για παράδειγμα η παροχή πετρελαίου εξωτερικής καύσης σε μία μονάδα παραγωγής ενέργειας διαφέρει από την παροχή LPG για σκοπούς οικιακής θέρμανσης. Η επένδυση που απαιτείται γι' αυτούς τους διαύλους διανομής θα είναι διαφορετική από εκείνη των καυσίμων που πωλούνται σε μικρές ποσότητες. Από τα δύο καύσιμα που πωλούνται σε σημαντικές ποσότητες τόσο στην αγορά διανομής μικρών ποσοτήτων όσο και εκτός αυτής, συγκεκριμένα το πετρέλαιο ντήζελ και το LPG, οι χρήσεις του καυσίμου εξαρτώνται από το δίαυλο διανομής. Το πετρέλαιο ντήζελ σε μικρές ποσότητες αγοράζεται από χρήστες αυτοκινήτων και άλλων οχημάτων που κινούνται με ντήζελ. Το ντήζελ εκτός αυτού που πωλείται σε μικρές ποσότητες διατίθεται τυπικά σε εταιρείες μεταφορών μεγάλης κλίμακας με σημαντικό στόλο οχημάτων και στις εγκαταστάσεις αποθήκευσης που διαθέτουν. Ομοίως, το LPG διατίθεται σε οχήματα μέσω πρατηρίων πώλησης μικρών ποσοτήτων και σε νοικοκυριά για σκοπούς θέρμανσης μέσω διαύλων εκτός αυτών της διανομής μικρών ποσοτήτων.
439. Υπό το πρίσμα των προαναφερομένων, ο δίαυλος πωλήσεων κάθε καθαρού προϊόντος εκτός της διάθεσης μικρών ποσοτήτων αποτελεί σχετική αγορά προϊόντος.

Γεωγραφική αγορά

Διάθεση μικρών ποσοτήτων καυσίμων κίνησης

440. Από γεωγραφική άποψη, η αγορά διανομής μικρών ποσοτήτων καυσίμων χαρακτηρίζεται από ένα τοπικό στοιχείο στο βαθμό που η ζήτηση αποτελείται από οδηγούς που συνήθως εφοδιάζονται από πρατήρια καυσίμων πλησίον του κέντρου δραστηριότητάς τους. Συνεπώς, η δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ πρατηρίων καυσίμων είναι γεωγραφικά περιορισμένη.
441. Αφετέρου, υπάρχει συνήθως κάποια αλληλεπικάλυψη μεταξύ των περιοχών που καλύπτουν τα πρατήρια καυσίμων, που δεν καθορίζει απλώς τις αλληλεπιδράσεις ως προς τον ανταγωνισμό μεταξύ γεωγραφικά γειτνιαζόντων πρατηρίων καυσίμων, αλλά έχουν, σε κάποιο βαθμό, μία «πολλαπλασιαστική» ή «αλυσιδωτή» επίπτωση σε πιο απομακρυσμένα πρατήρια καυσίμων. Συνεπώς, η γεωγραφική περιοχή που πρέπει να ληφθεί υπόψη για την εκτίμηση του ανταγωνισμού μπορεί να περιλαμβάνει ορισμένες μικρές αλληλεπικαλυπτόμενες περιοχές. Επιπλέον, από την πλευρά της προσφοράς, πολλές σημαντικές παράμετροι του ανταγωνισμού, όπως το φάσμα προϊόντων, οι πηγές αυτών των προϊόντων, η ποιότητα, το επίπεδο εξυπηρέτησης (ώρες λειτουργίας κλπ), η διαφήμιση, η προώθηση και οι τιμές (για παράδειγμα, για τα διαφημιζόμενα προϊόντα) δεν αποφασίζονται σε τοπικό επίπεδο, αλλά σε περιφερειακό ή εθνικό επίπεδο. Επιπλέον η φορολογία στην πώληση μικρών ποσοτήτων καυσίμων επηρεάζει σε τέτοιο βαθμό τις τελικές τιμές πρατηρίου (στο

HB οι φόροι αντιστοιχούν σε 80% και άνω της τιμής πρατηρίου) ώστε, στην πραγματικότητα, οι αποκλίσεις των τιμών στις περισσότερες εθνικές αγορές τείνουν να είναι σχετικά αμελητέες. Επίσης, οι θέσεις στην αγορά των διαφόρων προμηθευτών τείνουν να είναι σε μεγάλο βαθμό παρεμφερείς στα διάφορα μέρη των εθνικών αγορών εντός των οποίων λειτουργούν. Υπό το πρίσμα των ανωτέρω, για το σκοπό της παρούσας υπόθεσης η αγορά διάθεσης μικρών ποσοτήτων θεωρείται εθνική.

Διάθεση μικρών ποσοτήτων καυσίμων κίνησης σε αυτοκινητοδρόμους με διόδια

442. Οι εκτιμήσεις των αιτιολογικών σκέψεων 440-441 ισχύουν και για την πώληση μικρών ποσοτήτων καυσίμων κίνησης σε αυτοκινητοδρόμους με διόδια.

Πωλήσεις εκτός των πωλήσεων μικρών ποσοτήτων καθαρών προϊόντων (καυσίμων)

443. Υπάρχουν ορισμένες ενδείξεις ότι η γεωγραφική αγορά πωλήσεων εκτός των πωλήσεων μικρών ποσοτήτων είναι τοπικής κλίμακας. Στη συγκεκριμένη αγορά ο εφοδιασμός καθορίζεται από τις εταιρείες εκμετάλλευσης διυλιστηρίων που μπορούν να πωλούν μαζικές ποσότητες καθαρών προϊόντων από τα διυλιστήρια ή τους τερματικούς σταθμούς τους. Η ζήτηση καθορίζεται από τους μεταπωλητές και τελικούς χρήστες που επιζητούν μία παρακείμενη πηγή εφοδιασμού, δεδομένου του επιπλέον κόστους που συνεπάγεται η μεταφορά αυτών των προϊόντων από το σημείο εφοδιασμού στον τόπο τελικού προορισμού (ένα πρατήριο καυσίμων, ένα νοικοκυριό, ένα εργοστάσιο). Αναλόγως, ο βαθμός της δυνατότητας υποκατάστασης μεταξύ πηγών εφοδιασμού είναι γεωγραφικά περιορισμένος. Σε γενικές γραμμές, κάθε σημείο εφοδιασμού μπορεί να καλύπτει ορισμένη γεωγραφική περιοχή (εξυπηρετούμενη περιοχή ή περιοχή εφοδιασμού), της οποίας η ακτίνα είναι συνάρτηση του κόστους μεταφοράς που πρέπει να καλύπτουν οι πελάτες όταν μεταφέρουν τα προϊόντα στον τελικό προορισμό. Το κόστος αυτό μπορεί να ποικίλει ανάλογα με τα μέσα μεταφοράς. Όμως, εφόσον οι πελάτες χρησιμοποιούν εν γένει οδικές μεταφορές, η εν λόγω ακτίνα κυμαίνεται συνήθως μεταξύ 100-150 χλμ.
444. Αφετέρου, μπορεί να υπάρξει κάποια αλληλεπικάλυψη μεταξύ των εξυπηρετούμενων από τις διάφορες πηγές εφοδιασμού περιοχών, που δεν θα καθορίζει απλώς τις αλληλεπιδράσεις του ανταγωνισμού μεταξύ παρακείμενων περιοχών, αλλά θα έχει, σε κάποιο βαθμό, μία «πολλαπλασιαστική» ή «αλυσιδωτή» επίπτωση σε πιο απομακρυσμένα σημεία εφοδιασμού. Συνεπώς, η γεωγραφική περιοχή που πρέπει να ληφθεί υπόψη για την εκτίμηση του ανταγωνισμού μπορεί να περιλαμβάνει ορισμένες μικρές αλληλεπικαλυπτόμενες περιοχές.
445. Σε κάθε περίπτωση, το ζήτημα αυτό μπορεί να παραμείνει ανοικτό καθώς η πράξη δεν προκαλεί ιδιαίτερες σχετικές με τον ανταγωνισμό ανησυχίες ανεξαρτήτως του ορισμού της γεωγραφικής αγοράς που επιλέγεται για τη συγκεκριμένη υπόθεση.

Εκτίμηση του ανταγωνισμού

Η εκτίμηση της κοινής επιχείρησης BP/Mobil

446. Προκειμένου να αξιολογηθεί ο αντίκτυπος της πράξης στον ανταγωνισμό, πρέπει κατ' αρχήν να εκτιμηθεί η θέση της συγχωνευθείσας οντότητας όσον αφορά τις

διαρθρωτικές σχέσεις μεταξύ BP και Mobil. Στην αγορά των τελικών σταδίων επεξεργασίας των πετρελαιοειδών η Mobil δημιούργησε κοινή επιχείρηση με τη BP, συνδυάζοντας όλες τις ευρωπαϊκές δραστηριότητες στο συγκεκριμένο τομέα. Ειδικότερα, η κοινή επιχείρηση περιλαμβάνει τη διύλιση, τον εφοδιασμό, την πώληση και την εμπορία καθαρών καυσίμων και λιπαντικών. Στο εσωτερικό της κοινής επιχείρησης η BP εκτελεί τη συνολική επιχειρηματική δραστηριότητα στον τομέα των καυσίμων, ενώ η Mobil εκτελεί τη δραστηριότητα στον τομέα των λιπαντικών. Η κοινή επιχείρηση κοινοποιήθηκε και πιστοποιήθηκε βάσει του κανονισμού περί συγκεντρώσεων.

447. Στην παρούσα κοινοποίηση, τα μέρη υποστηρίζουν ότι καίτοι διαπιστώθηκε ότι η Mobil έχει τον κοινό έλεγχο της BP/Mobil κατά την έννοια του κανονισμού περί συγκεντρώσεων, η Mobil δεν έχει καμία συμμετοχή στην καθημερινή διαχείριση της επιχειρηματικής δραστηριότητας της BP/Mobil στον τομέα των καυσίμων. Συνεπώς, τα μέρη ισχυρίζονται ότι η ενοποιημένη οντότητα Exxon/Mobil και η BP/Mobil θα έχουν αμφοτέρως κάθε κίνητρο για να συνεχίσουν το μεταξύ τους ισχυρό ανταγωνισμό στο συγκεκριμένο τομέα. Αναλόγως, θα ήταν άτοπο να συνυπολογιστούν τα μερίδια της BP/Mobil με εκείνα της Exxon με σκοπό την εκτίμηση των επιπτώσεων της πράξης στον ανταγωνισμό.
448. Κατ' ουσία, τα επιχειρήματα των μερών είναι ισοδύναμα όσον αφορά την άποψη ότι παρά το γεγονός ότι η Mobil έχει κοινό έλεγχο στην κοινή επιχείρηση BP/Mobil, η ενοποιημένη οντότητα Exxon/Mobil και η κοινή επιχείρηση BP/Mobil πρέπει να θεωρηθούν ως δύο ανεξάρτητες επιχειρήσεις που ανταγωνίζονται μεταξύ τους, τουλάχιστον όσον αφορά τα τελικά στάδια της επιχειρηματικής δραστηριότητας στον τομέα των καυσίμων. Με άλλα λόγια, σύμφωνα με τα μέρη η ύπαρξη μιας σχέσης ελέγχου δεν επηρεάζει τα κίνητρα ανταγωνισμού των επιχειρήσεων που συνδέονται με αυτή τη σχέση.
449. Το επιχείρημα αυτό πρέπει να απορριφθεί βάσει ορισμένων εκτιμήσεων. Βάσει του κανονισμού περί συγκεντρώσεων η απόκτηση κοινού ελέγχου ή η δημιουργία κοινής επιχείρησης πλήρους λειτουργίας αποτελούν συγκεντρώσεις και ως τέτοιες υπόκεινται στον έλεγχο της δεσπόζουσας θέσης που αναφέρεται στο άρθρο 2 του κανονισμού περί συγκεντρώσεων. Προκειμένου να εξακριβωθεί η ύπαρξη δεσπόζουσας θέσης, οι σχέσεις μεταξύ της κοινής επιχείρησης και των μητρικών εταιρειών εκτιμώνται βάσει της γενικά ορθής υπόθεσης ότι επιτυγχάνουν κάποια μορφή ολοκλήρωσης και ότι η μητρική εταιρεία είναι σε θέση να ελέγχει την εμπορική πολιτική της κοινής επιχείρησής της, έτσι ώστε από άποψη ανταγωνισμού να εκτιμηθεί ότι δεν βρίσκονται σε ανταγωνισμό μεταξύ τους.
450. Όσον αφορά την παρούσα υπόθεση, πρέπει να υπενθυμίσουμε ότι η κοινή επιχείρηση BP/Mobil κοινοποιήθηκε στην Επιτροπή βάσει του κανονισμού περί συγκεντρώσεων και θεωρήθηκε ως μία συγκεντρωτική κοινή επιχείρηση. Εκτιμήθηκε ότι τόσο η BP όσο και η Mobil κατέχουν τον κοινό έλεγχο της συνολικής κοινής επιχείρησης, ανεξαρτήτως του γεγονότος ότι κάθε εταίρος είχε ειδική επιχειρησιακή ευθύνη για συγκεκριμένη επιχειρηματική δραστηριότητα (η BP για τα καύσιμα και η Mobil για τα λιπαντικά). Το συμπέρασμα αυτό βασίστηκε ιδίως στο γεγονός ότι οι δύο μητρικές εταιρείες ασκούσαν από κοινού αποφασιστική επίδραση στην πολιτική της κοινής επιχείρησης μέσω μιας εποπτικής επιτροπής της οποίας τα καθήκοντα περιλάμβαναν τη λήψη αποφάσεων στους ακόλουθους τομείς: επιχειρηματικά σχέδια, σημαντικές εξαγορές, διακοπή δραστηριότητας, μεταβιβάσεις, επενδύσεις και ορισμένες άλλες

στρατηγικές σημασίας αποφάσεις. Η Mobil ήταν ένα από τα κοινοποιούντα μέρη αυτής της πράξης και τη συγκεκριμένη χρονική στιγμή ουδέποτε αμφισβήτησε αυτά τα πορίσματα.

451. Το επιχείρημα που πρόβαλαν τα μέρη ότι η Mobil δεν είναι σε θέση να παρεμβαίνει στην καθημερινή διαχείριση της δραστηριότητας στον τομέα των καυσίμων της BP δεν είναι πειστικό: βάσει των αποδεικτικών στοιχείων που συγκεντρώθηκαν κατά την έρευνα φαίνεται ότι υπό την παρούσα κατάσταση η Mobil (και μετά τη συγκέντρωση η ενοποιημένη οντότητα Exxon/Mobil) όντως ασκεί σημαντική και ουσιώδη επιρροή σε όλες τις σχετικές αποφάσεις για τον ανταγωνισμό που αφορούν τη δραστηριότητα της BP/Mobil στον τομέα των καυσίμων, ειδικότερα την έκδοση, στο πλαίσιο της εποπτικής επιτροπής, σημαντικών αποφάσεων όπως έγκριση του στρατηγικού επιχειρηματικού σχεδίου, καθορισμός των παραμέτρων χρηματοοικονομικού ελέγχου, έγκριση σημαντικών εξαγορών, διακοπή δραστηριότητας, μεταβιβάσεις και επενδύσεις, και άλλες στρατηγικού χαρακτήρα αποφάσεις. Επιπλέον, η συμβατική υποχρέωση για τη BP να έχει την έγκριση της Mobil για τέτοιες αποφάσεις συνεπάγεται τη γνωστοποίηση στην τελευταία κατά πολύ μεγαλύτερου όγκου ιδιαίτερα ευαίσθητων από την άποψη του ανταγωνισμού πληροφοριών όπως, μεταξύ άλλων, μεταβιβάσεις διυλιστηρίων, κοινές επιχειρήσεις διυλιστηρίων, απόδοση καυσίμων (συμπεριλαμβανομένων προβλέψεων, περιθωρίων κέρδους για τη διύλιση, περιθωρίων κέρδους για τη διάθεση μικρών ποσοτήτων, σχεδίων βελτίωσης, όγκων πωλήσεων μικρών ποσοτήτων), η επιχειρηματική στρατηγική για τα καύσιμα (συμπεριλαμβανομένων ανταγωνιστικών πιέσεων, της ανταγωνιστικής θέσης, της οικονομικής ανάπτυξης, των επιπέδων παραγωγικότητας), και το λειτουργικό σχέδιο για τον τομέα των καυσίμων (συμπεριλαμβανομένων του λειτουργικού περιβάλλοντος, της ανάπτυξης επιχειρήσεων, των εσόδων και εξόδων, ταμειακών προβλέψεων, του περιορισμού των επενδύσεων στη διανομή μικρών ποσοτήτων και μακροπρόθεσμων στρατηγικών στόχων). Συνολικά, οι εξουσίες που εκχωρούνται στη Mobil στο πλαίσιο της κοινής επιχείρησης με τη BP είναι τέτοιες που επιτρέπουν στη Mobil, και τοιούτοτρόπως στη συγχωνευθείσα οντότητα, να ασκεί αποφασιστική επιρροή σε ανταγωνιστικές συμπεριφορές της κοινής επιχείρησης, συμπεριλαμβανομένης της δραστηριότητας στον τομέα των καυσίμων της BP.
452. Ωστόσο, τα μέρη ισχυρίζονται ότι, υπό το πρίσμα των εξαιρετικών περιστάσεων που υπάρχουν στην παρούσα υπόθεση, η BP/Mobil και η Exxon/Mobil πρέπει να θεωρηθούν ως δύο ανεξάρτητες επιχειρήσεις ικανές να ανταγωνίζονται μεταξύ τους. Ο ισχυρισμός αυτός βασίζεται ιδίως στο γεγονός ότι i) η BP έχει την επιχειρησιακή ευθύνη της δραστηριότητας στον τομέα των καυσίμων, ii) και ότι είναι η «ηγετική» μητρική εταιρεία της κοινής επιχείρησης που τοιούτοτρόπως μπορεί να αντιτίθεται και να αντιδρά στις παρεμβάσεις της Exxon/Mobil στις αποφάσεις ανταγωνισμού στο εσωτερικό της κοινής επιχείρησης. Ακόμα και αν αυτή η υπόθεση γίνει δεκτή, πρέπει να λαμβάνεται υπόψη η σημαντική συμμετοχή της μιας επιχείρησης στην άλλη. Εν προκειμένω, ας σημειωθεί ότι μία σχέση αυτού του είδους, ανεξαρτήτως του τυπικού χαρακτηρισμού της, μειώνει σε μεγάλο βαθμό τα κίνητρα ανταγωνισμού μεταξύ των συγκεκριμένων επιχειρήσεων. Είναι πράγματι μία εδραιωμένη αρχή της επικρατούσας οικονομικής θεωρίας κατά των μονοπωλιακών καταστάσεων ότι, εν γένει, η ύπαρξη σχέσεων μεταξύ δύο ανταγωνιζόμενων επιχειρήσεων υπό μορφή σημαντικής συμμετοχής της μιας στην άλλη μπορεί να αλλάξει τα κίνητρα ανταγωνισμού τους. Πρώτον, μία σχέση αυτού του χαρακτήρα δημιουργεί ισχυρό χρηματοοικονομικό ενδιαφέρον μιας εταιρείας για την ευημερία του ανταγωνιστή της. Αυτό μπορεί να αλλάξει αυτομάτως τη δυναμική του ανταγωνιστικού παιχνιδιού

καθώς μία εταιρεία ενδιαφέρεται λιγότερο να ανταγωνίζεται την άλλη και προτιμά να εκπονήσει μία κοινή εμπορική στρατηγική επωφελή για αμφότερες. Επιπλέον, μία τέτοια σχέση μπορεί να διασφαλίσει πρόσβαση σε ευαίσθητες από εμπορική άποψη πληροφορίες. Αυτό με τη σειρά του καθιστά την ανταγωνιστική συμπεριφορά κάθε επιχείρησης έναντι της άλλης πιο διάφανη και τοιουτοτρόπως ευκολότερα προβλέψιμη και παρακολουθούμενη. Επίσης, και ίσως το σημαντικότερο, μία σχέση αυτού του χαρακτήρα μπορεί να τοποθετήσει μία επιχείρηση σε θέση που να της επιτρέπει να επηρεάζει τις στρατηγικές επιλογές του ανταγωνιστή της προς αποφάσεις σύμφωνες με το κοινό συμφέρον. Τέλος, μία σχέση αυτού του είδους έχει επίπτωση στον κλάδο καθώς μπορεί να εκθέσει μία εταιρεία σε πιθανή επιβολή αντιποίνων εκ μέρους της άλλης σε περίπτωση διαφωνίας. Όλοι αυτοί οι παράγοντες μπορούν να ωθήσουν τις συγκεκριμένες επιχειρήσεις προς μία σύγκλιση των εμπορικών πολιτικών τους. Ας σημειωθεί ότι η συμπεριφορά που περιγράφεται παραπάνω είναι για κάθε μία από τις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις είναι απολύτως ορθολογική καθώς βασίζεται σε μία προοπτική μεγιστοποίησης του οφέλους.

453. Η παρούσα υπόθεση πρέπει συνεπώς να εκτιμηθεί βάσει αυτών των στοιχείων. Δεδομένης της σημασίας της σχέσης όσον αφορά την επιρροή που ασκεί η Mobil (και μετά τη συγκέντρωση η Exxon-Mobil) στην ανταγωνιστική συμπεριφορά της κοινής επιχείρησης, καθώς επίσης και η παρουσία, στη διακυβευόμενη υπόθεση, ορισμένων διαρθρωτικών χαρακτηριστικών τυπικών μιας αγοράς που συμβάλλει στη δημιουργία ολιγοπωλίου, η σχέση μεταξύ Exxon/Mobil και BP/Mobil μπορεί να εκτιμηθεί, τελικώς, στο πλαίσιο του συλλογικού ελέγχου της δεσπόζουσας θέσης. Εν ολίγοις, η εκτίμηση του ανταγωνισμού στην υπόθεση παραμένει αμετάβλητη.
454. Στην απάντησή τους στην απόφαση της Επιτροπής να κινήσει μία έρευνα δεύτερου σταδίου, καθώς επίσης και στην απάντηση στην κοινοποίηση των αιτιάσεων, τα μέρη διατυπώνουν δύο επιπλέον αιτιάσεις κατά του συλλογισμού που περιγράφεται παραπάνω.
455. Κατ' αρχήν υποστηρίζουν ότι η Exxon/Mobil δεν μπορεί εύκολα να αλλάξει την ανταγωνιστική συμπεριφορά της αποκλειστικά προς όφελος της BP/Mobil για το λόγο ότι και άλλοι ανταγωνιστές θα επωφελούνταν από τυχόν εξασθένηση της ανταγωνιστικής ισχύος της Exxon/Mobil. Ειδικότερα, ισχυρίζονται ότι τα άμεσα συμφέροντα της Exxon/Mobil μέσω του δικτύου της Exxon είναι μεγαλύτερα από τα έμμεσα συμφέροντά της μέσω του μεριδίου της 30% στη BP/Mobil. Συνεπώς, η Exxon/Mobil θα έχει συμφέρον να μεγιστοποιήσει τα κέρδη της παρά να ευνοήσει τα κέρδη της κοινής επιχείρησης BP/Mobil. *A fortiori*, το επιχείρημα βασίζεται στο ότι η BP δεν θα έχει κίνητρο να τροποποιήσει την ανταγωνιστική στρατηγική της υπέρ της Exxon/Mobil, δεδομένου ότι δεν έχει κανένα συμφέρον στην τελευταία. Εν προκειμένω, ας σημειωθεί ότι η ευθυγράμμιση των ανταγωνιστικών στρατηγικών της Exxon/Mobil και της BP/Mobil που μπορεί να προκύψουν από τη συγκέντρωση θα αποσκοπούσε στη μεγιστοποίηση του κέρδους αμφότερων των οντοτήτων στην αγορά. Αυτή η σύγκλιση των ανταγωνιστικών στρατηγικών είναι μία ορθολογική συμπεριφορά που αναλαμβάνει κάθε εταιρεία προς ίδιο συμφέρον. Αναφορικά προς τις δυνατότητες των άλλων ανταγωνιστών να επωφελούνται από την «εξασθένηση» της ανταγωνιστικής ισχύος μεταξύ της Exxon/Mobil και της BP/Mobil, η Επιτροπή εκτιμά ότι δεδομένων των ολιγοπωλιακών χαρακτηριστικών των εν λόγω αγορών (βλ. παρακάτω), η ευθυγράμμιση των ανταγωνιστικών συμπεριφορών των δύο οντοτήτων μπορεί να επιφέρει μείωση του ανταγωνισμού

επιζήμια για τους καταναλωτές, χωρίς να προκαλείται οιαδήποτε ανταγωνιστική αντίδραση από τις άλλες δραστηριοποιούμενες στην αγορά επιχειρήσεις.

456. Δεύτερον, τα μέρη ισχυρίζονται επίσης ότι η προσέγγιση της Επιτροπής δεν συνάδει με την πρόσφατη κοινοτική νομολογία. Ειδικότερα, τα μέρη αναφέρονται στην απόφαση Gencor/Lonrho της 25^{ης} Μαρτίου 1999⁵⁸, όπου το Πρωτοδικείο αποφάνθηκε ότι μία εταιρεία στην οποία ένα συγγωνευθέν μέρος είχε συμμετοχή 27% ήταν παρ' όλα αυτά σημαντικός ανταγωνιστής του κατόχου της μειοψηφίας. Σύμφωνα με τα μέρη, η κατάσταση πριν τη συγκέντρωση στη Gencor είναι παρεμφερής από διαρθρωτική άποψη με το σενάριο μετά τη συγκέντρωση στο οποίο περιλαμβάνονται οι Exxon, BP και BP/Mobil στον τομέα των καυσίμων. Ως αποτέλεσμα της συγκέντρωσης η συγγωνευθείσα οντότητα Exxon/Mobil θα έχει τη δική της επιχειρηματική δραστηριότητα στον τομέα των καυσίμων διατηρώντας παράλληλα μία συμμετοχή μειοψηφίας σε μία ανταγωνιστική επιχείρηση, τη BP/Mobil.
457. Απαντώντας στο επιχείρημα των μερών, ας σημειωθεί ότι υπάρχουν δύο ειδικά σημεία που διαφοροποιούν σαφώς την παρούσα υπόθεση από τα τεκμηριωμένα στοιχεία της απόφασης Gencor. Κατ' αρχήν, βάσει πλήρους εκτίμησης των τεκμηριωμένων στοιχείων, φαίνεται ότι η κατάσταση πριν τη συγκέντρωση στη Gencor ουδόλως μπορεί να συγκριθεί με την κατάσταση μετά τη συγκέντρωση στην Exxon/Mobil. Όπως αναφέρεται σαφώς στην απόφαση, η Gencor όχι μόνο δεν έχει επιρροή στην καθημερινή διαχείριση της Lonrho, αλλά ούτε και στην εμπορία και την πώληση της παραγωγής λευκόχρυσου της Lonrho. Εν ολίγοις, ο όμιλος Gencor δεν άσκησε καμία επιρροή στις ανταγωνιστικές στρατηγικές της LPD (βλ. παράγραφο 176 της απόφασης). Αντιθέτως, όπως έχει ήδη αναφερθεί, στο πλαίσιο του καθεστώτος της κοινής επιχείρησης BP/Mobil, η Mobil διατηρεί σημαντική και ουσιαστική επιρροή σε όλες τις σχετικές με τον ανταγωνισμό αποφάσεις που αφορούν την επιχειρηματική δραστηριότητα της BP/Mobil στον τομέα των καυσίμων. Αρκεί να υπενθυμίσουμε εν προκειμένω ότι οιαδήποτε σημαντική απόφαση σχετική με την τιμολογιακή πολιτική της κοινής επιχείρησης θα υπόκειται σε έγκριση εκ μέρους της Mobil.
458. Δεύτερον, και το σημαντικότερο, η σύγκριση που γίνεται από τα μέρη αγνοεί τη διαφορά μεταξύ της κατάστασης πριν τη συγκέντρωση και της αντίστοιχης μετά τη συγκέντρωση. Το ζήτημα για τη Gencor ήταν κατά πόσον θα άλλαζε η κατάσταση του ανταγωνισμού μετά τη συγκέντρωση μεταξύ Gencor και Lonrho. Εν προκειμένω, η Επιτροπή (και το Πρωτοδικείο) θα μπορούσε να διατυπώσει τα πορίσματά της βάσει εκ των υστέρων επανεξέτασης των ανταγωνιστικών συμπεριφορών των δύο εταιρειών, και κατέληξε στο συμπέρασμα ότι παρά τη συμμετοχή μειοψηφίας της Gencor στην επιχειρηματική δραστηριότητα της Lonrho στον τομέα του λευκόχρυσου, οι δύο εταιρείες ανταγωνίζονταν μεταξύ τους στο στάδιο πριν τη συγκέντρωση. Εν προκειμένω, τόσο η Επιτροπή όσο και το Δικαστήριο τονίζουν σαφώς το γεγονός ότι *«η LDP και η Implats, διατηρώντας ξεχωριστά τμήματα εμπορίας, ανταγωνίζονταν μεταξύ τους πριν τη συγκέντρωση και (...) ότι κατά την προηγούμενη δεκαετία η LPD αποτελούσε, με τη Ρωσία, το σημαντικότερο στοιχείο ανταγωνισμού στην αγορά»* (βλ. παραγράφους 174 έως 176 της απόφασης της Επιτροπής και παράγραφος 177 της απόφασης του Δικαστηρίου). Αντιθέτως, η

58. Υπόθεση T-102/96, Gencor κατά Επιτροπής· δεν έχει ακόμα δημοσιευτεί.

σχέση μετά τη συγκέντρωση μεταξύ Exxon/Mobil και της κοινής επιχείρησης BP/Mobil αποτελεί ένα μελλοντικό θέμα, το οποίο θα εκτιμηθεί στο πλαίσιο εκ των υστέρων ανάλυσης. Συνεπώς, σύμφωνα με την ακολουθητέα προσέγγιση στο πλαίσιο της επανεξέτασης του ελέγχου της συγκέντρωσης, η Επιτροπή οφείλει να υποθέσει το χειρότερο πιθανό σενάριο για αντιμονοπωλιακούς σκοπούς, δηλαδή να θεωρήσει την ευθυγράμμιση των ανταγωνιστικών στρατηγικών της Exxon/Mobil και της BP/Mobil ως αποτέλεσμα του κοινού ελέγχου της πρώτης στην τελευταία.

Συμμετοχή της Mobil στην Aral

459. Κατά την εκτίμηση του αντίκτυπου της πράξης στον ανταγωνισμό όσον αφορά τη διανομή μικρών ποσοτήτων καυσίμων κίνησης, πρέπει επίσης να ληφθούν υπόψη οι σημαντικές σχέσεις που υπάρχουν μεταξύ της Mobil και της Aral. Η Aral είναι η μεγαλύτερη επιχείρηση διανομής μικρών ποσοτήτων βενζίνης κίνησης στη Γερμανία και δραστηριοποιείται επίσης στην Αυστρία και στο Λουξεμβούργο. Η Mobil έχει συμμετοχή 28% στην Aral, ενώ οι άλλοι συμμετέχοντες είναι η Veba (56%), η Wintershall (15%) και ορισμένοι παραγωγοί βενζολίου με 1% μεταξύ αυτών. Καθένας από τους τρεις συμμετέχοντες κατέχει [...] των δικαιωμάτων ψήφου. Σύμφωνα με τα μέρη, η Mobil δεν έχει κοινό έλεγχο στην Aral κατά την έννοια του κανονισμού περί συγκεντρώσεων. [...]*
460. Ωστόσο, μπορεί να υποστηριχθεί ότι η Mobil, από κοινού με τη Veba και την Wintershall έχουν εκ των πραγμάτων κοινό έλεγχο στην Aral βάσει των ακόλουθων εκτιμήσεων: [...]*
461. Σε κάθε περίπτωση, το ζήτημα αυτό μπορεί να παραμείνει ανοικτό εφόσον, ανεξαρτήτως του ζητήματος του ελέγχου, είναι αδιαμφισβήτητο ότι η Mobil έχει ιδιαίτερα σημαντική συμμετοχή στην Aral, πράγμα που δημιουργεί ισχυρό χρηματοοικονομικό ενδιαφέρον της πρώτης για την ευημερία της τελευταίας. Επιπλέον, μέσω αυτής της συμμετοχής, η Mobil μπορεί να ασκεί σημαντική επιρροή στην εμπορική πολιτική της Aral. Έχει τα ίδια δικαιώματα ψήφου με τους άλλους βασικούς μετόχους και αριθμεί τον ίδιο αριθμό μελών στην εποπτική επιτροπή, που με τη σειρά της εκλέγει το διοικητικό συμβούλιο. Τέλος, η Mobil έχει πρόσβαση σε μεγάλο όγκο στρατηγικών πληροφοριών που ανταλλάσσονται στα όργανα λήψης αποφάσεων της Aral. Τοιουτοτρόπως είναι σαφές ότι η ύπαρξη αυτής της σχέσης είναι πιθανόν να μειώσει τα κίνητρα της Mobil να ανταγωνίζεται την Aral και αντιστρόφως. Με μία τέτοια σημαντική συμμετοχή της πρώτης στο κεφάλαιο της τελευταίας, ο ανταγωνισμός μεταξύ των δύο επιχειρήσεων φαίνεται να εξασθενεί σοβαρά.

Διανομή μικρών ποσοτήτων καυσίμων κίνησης

462. Θεωρώντας τις αγορές σε εθνικό επίπεδο, ο παρακάτω πίνακας δείχνει τα μερίδια αγοράς των μερών και των ανταγωνιστών τους σε αυτές τις χώρες όπου το κοινό μερίδιο αγοράς που προκύπτει από τη συγκέντρωση υπερβαίνει το 15%.
463. Θέσεις στην αγορά διανομής μικρών ποσοτήτων καυσίμων κίνησης

1997	ΑΥΣ	ΓΕΡ	ΓΑΛ Αυτοκινητόδρομοι	ΛΟΥΞ	ΚΧ	ΗΒ
------	-----	-----	-------------------------	------	----	----

Exxon	[0-10]*	[10-20]*	[10-20]*	[10-20]*	[10-20]*	[10-20]*
BP/Mobil	[10-20]*	[0-10]*	[10-20]*	[0-10]*	[20-30]*	[10-20]*
Ex/BP/M	[20-30]*	[20-30]*	[20-30]*	[10-20]*	[30-40]*	[30-40]*
Shell	[10-20]*	[10-20]*	[10-20]*	[20-30]*	[20-30]*	[10-20]*
Agal	[0-10]*	[10-20]*		[10-20]*		
Άλλοι	[20-30]* OMV	[0-10]* DEA	[30-40]* TotalFina [20-30]* Elf	[10-20]* TotalFina	[10-20]* Texaco [0-10]* TotalFina	[0-10]* TotalFina
Υπεραγ.		[0-10]* (συν.)				[0-10]* Tesco [20-30]* (συν.)

Εκτιμήσεις των μερών

464. Σε ποσοστιαίους όρους η θέση σε μεμονωμένες εθνικές αγορές ποικίλλει κάπως μεταξύ των χωρών. Σε γενικές γραμμές, ας σημειωθεί ότι η συγχωνευθείσα οντότητα θα κατέχει ηγετική θέση στην αγορά στις περισσότερες από αυτές τις χώρες, με συνδυασμένα μερίδια αγοράς των Exxon, BP/Mobil και Agal που θα ποικίλλουν από ελάχιστο [20-30]% (Γαλλικοί αυτοκινητόδρομοι) σε μέγιστο γύρω στο [30-40]% (τόσο στη Γερμανία όσο και στο ΗΒ). Όμως, η παρουσία σε όλες αυτές τις χώρες κάποιων ισχυρών ανταγωνιστών (οι σημαντικότερες διεθνείς μεγάλες εταιρείες ή εθνικοί «επικεφαλής») με μερίδια αγοράς εντός του φάσματος του 15-20% και άνω, αποκλείουν τη δυνατότητα της συνδυασμένης οντότητας να είναι σε θέση να ασκεί μόνο την κυριαρχία της.
465. Σε κάποιο βαθμό, το ζήτημα της πιθανής δημιουργίας ή ενίσχυσης της κοινής δεσπόζουσας θέσης πρέπει να εκτιμηθεί, δεδομένων ειδικότερα των διαρθρωτικών χαρακτηριστικών των συγκεκριμένων αγορών. Εν προκειμένω, οι αγορές διανομής μικρών ποσοτήτων καυσίμων κίνησης δείχνουν εν γένει όλα τα χαρακτηριστικά που συνήθως θεωρούνται απαραίτητα για την εμφάνιση μιας συλλογικής δεσπόζουσας θέσης. Τα χαρακτηριστικά αυτά είναι τα εξής:

Συγκέντρωση του εφοδιασμού

466. Η συγκέντρωση της αγοράς από την πλευρά του εφοδιασμού είναι η πρώτη προϋπόθεση για την ύπαρξη ολιγοπωλίου. Το ολιγοπώλιο είναι μία αγορά που χαρακτηρίζεται από την παρουσία λιγοστών μεγάλων προμηθευτών των οποίων οι ανταγωνιστικές δραστηριότητες είναι αλληλοεξαρτώμενες. Οι αγορές διανομής μικρών ποσοτήτων καυσίμων, θεωρούμενες σε εθνικό επίπεδο, είναι εν γένει συγκεντρωμένες, με την παρουσία λιγοστών προμηθευτών (μεταξύ τριών και πέντε) που αντιστοιχούν γύρω στα 2/3 της κάθε εθνικής αγοράς. Τα μέρη υποστηρίζουν ότι οι αγορές που εξετάζει η Επιτροπή δεν είναι επαρκώς συγκεντρωμένες. Ειδικότερα, στην προηγούμενη πρακτική της η Επιτροπή έχει θεωρήσει εν γένει κατά πολύ υψηλότερο βαθμό συγκέντρωσης καθώς είναι πιθανό να προκληθούν σχετικές με το ολιγοπώλιο ανησυχίες. Το ζήτημα αυτό θα εξεταστεί περαιτέρω στα τμήματα που αφορούν κάθε εθνική αγορά. Σε γενικές γραμμές, ας σημειωθεί ότι είναι αδιαμφισβήτητο το γεγονός ότι όσο υψηλότερος είναι ο αριθμός των εταιρειών που συμμετέχουν σε ένα ολιγοπώλιο τόσο υψηλότερος είναι ο κίνδυνος αποτυχίας του

ολιγοπωλίου. Παρ' όλα αυτά, με βάση τα τυπικά αντιμονοπωλιακά οικονομικά ένα ολιγοπώλιο μπορεί να λειτουργήσει και σε λιγότερο συγκεντρωμένες αγορές. Αυτό ισχύει όταν η διαφάνεια της αγοράς όσον αφορά τις τιμές είναι τέτοια που είναι εύκολα εφικτή η αμοιβαία παρακολούθηση ακόμα και μεταξύ πολλών δραστηριοποιούμενων στην αγορά επιχειρήσεων.

Ομοιογένεια του προϊόντος

467. Ο υψηλός βαθμός ομοιογένειας απλοποιεί το σιωπηρό συντονισμό των τιμολογιακών πολιτικών. Ελλείπει άλλων χαρακτηριστικών που πιθανόν να διαφοροποιούν το ένα προμηθευτή από τον άλλο, ο ανταγωνισμός σε μία ομοιογενή αγορά προϊόντος τείνει συνεπώς να εστιάζεται στις τιμές. Στην παρούσα υπόθεση τα καύσιμα κίνησης είναι αναμφίβολα ένα εμπορεύσιμο είδος, με ελάχιστες δυνατότητες διαφοροποίησης του προϊόντος ή προσαρμογής του στις ανάγκες του πελάτη. Είναι πιθανόν ένα από τα ελάχιστα εμπορεύσιμα είδη όπου οι πελάτες (οδηγοί οχημάτων) δεν είναι σε θέση να καταδείξουν καμία διαφορά μεταξύ δύο διαφορετικών εμπορικών επωνυμιών καυσίμων κίνησης όσον αφορά τα χαρακτηριστικά και την απόδοση. Τα καύσιμα κίνησης είναι ένα ανταλλάξιμο είδος συναλλαγής όπου οι εταιρείες εκμετάλλευσης διυλιστηρίων προσφεύγουν συστηματικά σε πρακτικές ανταλλαγής (swap) για να εφοδιάζουν τους δικά τους πρατήρια.
468. Στην απάντησή τους στην απόφαση της Επιτροπής περί κινήσεως του δεύτερου σταδίου, τα μέρη ισχυρίζονται ότι η δραστηριότητα διανομής μικρών ποσοτήτων καυσίμων κίνησης χαρακτηρίζεται από έντονο ανταγωνισμό όσον αφορά τη συνολική προσφορά στον καταναλωτή. Ειδικότερα, εκτός της τιμής, ο καταναλωτής εξετάζει άλλους παράγοντες όπως η ευκολία, το φάσμα των πρόσθετων προσφορών όσον αφορά προϊόντα στο κατάστημα, η διαθεσιμότητα άλλων εγκαταστάσεων (πλυντήριο αυτοκινήτων), των προσφορών χαρακτηριστικών με άλλη εμφανή αξία όπως προγράμματα προώθησης και προγράμματα για τη διατήρηση των πελατών. Συνεπώς, εφόσον υπάρχουν ευρείες διαφορές μεταξύ των συνολικών προσφορών των ανταγωνιστών, συνάγεται ότι δεν θα υπάρχει μεγάλη ομοιογένεια.
469. Οι εκτιμήσεις αυτές δεν φαίνεται να υποστηρίζονται από τα αποδεικτικά στοιχεία που συγκεντρώθηκαν κατά την έρευνα. Όσον αφορά την αναγνώριση του εμπορικού σήματος και τη διαφοροποίηση του προϊόντος, η έρευνα επιβεβαίωσε ότι οι παράγοντες αυτοί δεν διαδραματίζουν σημαντικούς ρόλους στον καθορισμό των προτιμήσεων των πελατών. Η ευρεία πλειοψηφία των επιχειρήσεων διανομής μικρών ποσοτήτων που ρωτήθηκαν από την Επιτροπή κατέδειξε ότι η αναγνώριση του εμπορικού σήματος διαδραματίζει ήσσονος σημασίας ρόλο στην πώληση μικρών ποσοτήτων καυσίμων κίνησης. Ομολογουμένως, οι εταιρείες διανομής μικρών ποσοτήτων καυσίμων κίνησης προσπάθησαν να επιβάλουν μία αναγνώριση του εμπορικού σήματος, ειδικότερα μέσω εκστρατειών εμπορίας και προγραμμάτων για τη διατήρηση των πελατών. Όμως, κατά γενική ομολογία, ας σημειωθεί ότι η πολιτική των μεγάλων εταιρειών πετρελαιοειδών για τη δημιουργία μιας επώνυμης εικόνας στην πώληση μικρών ποσοτήτων καυσίμων κίνησης δεν αποδείχθηκε ιδιαίτερα επιτυχής. Ως εξαίρεση, μόνο στις Κάτω Χώρες, και σε μικρότερο βαθμό στη Γερμανία, οι εταιρείες διανομής μικρών ποσοτήτων καυσίμων κίνησης κατάφεραν να δημιουργήσουν κάποια αναγνώριση του εμπορικού σήματος μέσω προγραμμάτων για τη διατήρηση των πελατών. Το ζήτημα θα εξεταστεί περαιτέρω στα τμήματα που αφορούν τις Κάτω Χώρες και τη Γερμανία.

470. Όσον αφορά τις «συμπληρωματικές προσφορές» που αναφέρουν τα μέρη, δεν προσκομίστηκαν αποδεικτικά στοιχεία που να δείχνουν ότι αυτοί οι παράγοντες διαδραμάτισαν κάποιο ρόλο στις προτιμήσεις των οδηγών. Αλλά και οι παράγοντες του κλάδου ουδέποτε υποστήριξαν στις απαντήσεις του μία τέτοια άποψη.
471. Πράγματι, από τα στοιχεία που συγκέντρωσε η Επιτροπή φαίνεται ότι η επιλογή των οδηγών όταν αγοράζουν καύσιμα καθοδηγείται από δύο βασικές παραμέτρους, τη βολική τοποθεσία και την τιμή. Επιπλέον, έρευνα που πραγματοποίησαν τα ίδια τα μέρη δείχνει σαφώς ότι οι περισσότεροι πελάτες στις αναπτυγμένες χώρες δεν διακρίνουν σημαντική διαφορά στην ποιότητα των καυσίμων μεταξύ των καυσίμων κίνησης που ανήκουν σε διάφορες εταιρείες καυσίμων. Άντ' αυτού, η συντριπτική πλειοψηφία αυτών επιλέγει ένα πρατήριο καυσίμων κίνησης με βάση τη βολική τοποθεσία και την τιμή
472. Σύμφωνα με την εν λόγω έρευνα, η βολική τοποθεσία είναι ο επικρατέστερος λόγος για την αγορά καυσίμου. Ωστόσο, αντίθετα προς τα υποστηριζόμενα από τα μέρη, η βολική τοποθεσία έχει σημασία αποκλειστικά και μόνο για το σκοπό του ορισμού του γεωγραφικού πεδίου της αγοράς. Εν προκειμένω, όπως αναγνωρίστηκε στο τμήμα για τον ορισμό της αγοράς, η ανάγκη του οδηγού να αγοράσει καύσιμα κίνησης χωρίς να απαιτείται σημαντική αλλαγή δρομολογίου καθορίζει την ανταγωνιστική δυναμική της τοπικής διάθεσης μικρών ποσοτήτων καυσίμων κίνησης. Αντιθέτως, ο παράγοντας αυτός έπ' ουδενί μπορεί να θεωρηθεί ως παράγοντας διαφοροποίησης της φύσης των διακυβευόμενων προϊόντων.

Χαμηλή τεχνολογική καινοτομία

473. Η έλλειψη τεχνολογικής καινοτομίας είναι ένα άλλο τυπικό χαρακτηριστικό μιας αγοράς που συμβάλλει στη δημιουργία ολιγοπωλίου και συνδέεται άμεσα με το ζήτημα της ομοιογένειας. Χωρίς καινοτομία, οι ανταγωνιστές δεν έχουν άλλη επιλογή πέραν του ανταγωνισμού ως προς την τιμή. Επίσης, η χαμηλή τεχνολογική καινοτομία εξασφαλίζει ότι η φύση του ανταγωνισμού (και η ομοιογένεια των προϊόντων) δεν θα αλλάξει ουσιαστικά στο εγγύς μέλλον. Η διανομή μικρών ποσοτήτων καυσίμων κίνησης χαρακτηρίζεται από χαμηλή τεχνολογική καινοτομία. Η τεχνολογική ανάπτυξη επιτυγχάνεται μέσω σταδιακών και σχετικά αργών επιπρόσθετων αλλαγών σε μεθόδους και προϊόντα παρά με επαναστατικές ταχέως εξελισσόμενες αλλαγές.

Διαφάνεια της αγοράς

474. Η διαφάνεια της αγοράς είναι επίσης ένας από τους βασικούς όρους που χαρακτηρίζουν τις αγορές που δημιουργούν ολιγοπώλια. Κατ' αρχήν, μία τέτοια διαφάνεια επιτρέπει στις δραστηριοποιούμενες στην αγορά επιχειρήσεις να συγκλίνουν προς δεδομένη τιμή χωρίς να χρειάζεται συγκεκριμένος συντονισμός. Αναλόγως, η διαφάνεια των τιμών μπορεί να αναμένεται να οδηγήσει σε παραλληλισμό τιμών μεταξύ των επιχειρήσεων που έχουν παρουσία στην αγορά. Δεύτερον, οι επιχειρήσεις αυτές έχουν τη δυνατότητα αμοιβαίας παρακολούθησης της συμπεριφοράς τους προκειμένου, μεταξύ άλλων, να εξακριβώνουν ότι καμία από αυτές δεν εξαπατάται. Η εν λόγω αγορά χαρακτηρίζεται από πλήρη διαφάνεια, στο βαθμό που είναι μία αγορά διανομής μικρών ποσοτήτων όπου οι τιμές πρατηρίου είναι δημόσια γνωστές. Πράγματι, η ενημέρωση ως προς τις τιμές είναι εύκολα προσιτή όχι μόνο στο επίπεδο της εμπορίας, αλλά σε όλα τα επίπεδα του εμπορίου.

Για παράδειγμα, οι αγοραίες τιμές των πωλήσεων καυσίμων από το διυλιστήριο δημοσιεύονται σε ημερήσια βάση από αντίστοιχους οργανισμούς όπως οι Platt και Petroleum Argus. Η διαφάνεια των τιμών υπάρχει επίσης στο επίπεδο του αργού πετρελαίου. Συνολικά, οι πληροφορίες ως προς τις τιμές διατίθενται σε ολόκληρο τον κλάδο, μέχρι το επίπεδο της εμπορίας. Αξίζει επίσης να σημειωθεί ότι η διαφάνεια της αγοράς αποτελεί βασική προϋπόθεση για την αποτελεσματική λειτουργία ενός ολιγοπωλίου. Στην πώληση μικρών ποσοτήτων καυσίμων κίνησης η διαφάνεια είναι τέτοια που καθιστά αδύνατη οιαδήποτε μορφή εξαπάτησης από τις δραστηριοποιούμενες στην αγορά επιχειρήσεις. Τέλος, η διανομή μικρών ποσοτήτων καυσίμων κίνησης είναι επίσης μία διάφανη αγορά όσον αφορά τις πωλούμενες ποσότητες. Εν προκειμένω, αρκεί να αναφερθεί ότι οι περισσότερες επιχειρήσεις στον κλάδο φαίνεται να είναι καλά ενημερωμένες για τις πωλήσεις των ανταγωνιστών τους λόγω της διαρκούς ανταλλαγής πληροφοριών στο επίπεδο των ενώσεων του κλάδου. Επίσης, στο συγκεκριμένο τομέα υπάρχουν ορισμένες πηγές δημοσιευμένων στατιστικών πληροφοριών.

Συγκρατημένη ανάπτυξη της αγοράς

475. Σε αγορές που η ζήτηση είναι στάσιμη ή αυξάνει συγκρατημένα δεν θα υπάρχει ώθηση από την ανάπτυξη της αγοράς ώστε να ενθαρρυνθεί ο ανταγωνισμός στην αγορά για δύο λόγους. Πρώτον, δεν υπάρχει κίνητρο μεταξύ των κυριαρχουσών στην αγορά επιχειρήσεων να ανταγωνίζονται για αύξηση της ζήτησης. Οιοδήποτε κέρδος στο μερίδιο αγοράς μπορεί να επιτευχθεί μόνο εις βάρος των ανταγωνιστών, καταλήγοντας πιθανόν σε έναν ολέθριο πόλεμο τιμών χωρίς νικητές. Δεύτερον, ένα συγκρατημένο ποσοστό ανάπτυξης της ζήτησης δεν προσελκύει «ξένους» να εισέλθουν στην αγορά. Στη διακυβευόμενη υπόθεση, όπως αναγνωρίζεται από τα μέρη, η ζήτηση καυσίμων κίνησης στην Ευρώπη είναι σχετικά στάσιμη. Ειδικότερα, για τη βενζίνη κίνησης ήταν άτονη ενώ το πετρέλαιο ντήζελ κάλυψε το μεγαλύτερο μέρος της ανάπτυξης. Η ζήτηση καυσίμων κίνησης στον ΕΟΧ είχε μέση ετήσια ανάπτυξη της τάξης του 0,4% κατά την τελευταία πενταετία.

Συμμετρία του κόστους

476. Η ολιγοπωλιακή κυριαρχία έχει μεγαλύτερες πιθανότητες να είναι βιώσιμη, εάν τα μέλη του ολιγοπωλίου έχουν παρεμφερείς δομές κόστους. Κατ' αρχήν, παρεμφερείς δομές κόστους δημιουργούν συνήθως παρεμφερή κίνητρα σε δεδομένες καταστάσεις αγοράς. Δεύτερον, παρεμφερείς δομές κόστους αυξάνουν τον κίνδυνο επιβολής αντιποίνων, υπό την έννοια ότι ένας προμηθευτής θα γνωρίζει ότι οι ανταγωνιστές του μπορούν να αντιμετωπίσουν τις ανταγωνιστικές δραστηριότητές τους σε ίση βάση. Στη διακυβευόμενη υπόθεση, θα πραγματοποιηθεί ανάλυση των δομών κόστους των εταιρειών διανομής μικρών ποσοτήτων καυσίμων σε βάση χώρας λαμβάνοντας ως αναφορά τη διανομή μικρών ποσοτήτων καυσίμων κίνησης ως ανεξάρτητη επιχειρηματική δραστηριότητα.

Συμμετρία των μεριδίων αγοράς

477. Η συμμετρία των μεριδίων αγοράς μεταξύ ανταγωνιστών θεωρείται ένας άλλος παράγοντας που εν γένει διευκολύνει μία μονοπωλιακή παράλληλη συμπεριφορά. Αυτό γίνεται κυρίως διότι μία τέτοια ομοιότητα μπορεί να αντικατοπτρίζει ομοιότητα του κόστους μεταξύ επιχειρήσεων, Εφόσον το κόστος επηρεάζει έντονα την τιμολογιακή πολιτική μιας επιχείρησης, οι παραπάνω περιγραφόμενες συμμετρίες

καθιστούν ευκολότερο το συντονισμό των τιμών. Σε ορισμένες από τις εθνικές αγορές που επανεξετάζει η Επιτροπή παρακάτω, τα μερίδια αγοράς κατανέμονται ανομοιογενώς μεταξύ των διάφορων δραστηριοποιούμενων στην αγορά επιχειρήσεων. Όμως ο παράγοντας αυτός δεν πρέπει να θεωρηθεί ότι αποκλείει τη δυνατότητα ολιγοπωλιακής κυριαρχίας. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι, καίτοι η συμμετρία των μεριδίων αγοράς παρέχει πρόσθετα κίνητρα για παράλληλη συμπεριφορά, δεν μπορεί να θεωρηθεί προϋπόθεση για την ύπαρξη μιας τέτοιας παράλληλης συμπεριφοράς. Για παράδειγμα, ακόμα και με ασύμμετρα μερίδια αγοράς, μπορεί να υπάρχουν συμμετρίες κόστους. Αυτό ισχύει για τη διανομή μικρών ποσοτήτων καυσίμων κίνησης όπου οι σημαντικότερες οικονομίες κλίμακας επιτυγχάνονται στο επίπεδο του πρατηρίου. Ομοίως, τα μέλη του ολιγοπωλίου μπορεί να θεωρούν ότι έχουν *θεμιτό μερίδιο* της αγοράς και ότι αλληλοεκτιμώνται σε «ίση βάση» και έχουν συγκρίσιμη ισχύ. Συνεπώς θα έχουν ελάχιστα να κερδίσουν και περισσότερα να χάσουν από επιθετικές ανταγωνιστικές ενέργειες. Αυτό ισχύει ακριβώς για τη διανομή μικρών ποσοτήτων καυσίμων κίνησης, όπου σχεδόν όλα τα φερόμενα ως μέλη του ολιγοπωλίου είναι επιχειρήσεις με ολοκληρωμένη κάθετη διάρθρωση, δραστηριοποιούμενες σε ολόκληρο τον κόσμο και με χρηματοοικονομική ικανότητα υπερβαίνουσα τη θέση που κατέχουν στο επίπεδο της διανομής μικρών ποσοτήτων σε συγκεκριμένη εθνική αγορά. Συνολικά, γι' αυτές τις δραστηριοποιούμενες στην αγορά επιχειρήσεις η συμμετρία των μεριδίων στην εθνική αγορά πιθανόν να μην διαδραματίζει σημαντικό ρόλο. Εν προκειμένω, αξίζει να σημειωθεί ότι όλες οι εταιρείες διάθεσης μικρών ποσοτήτων με ολοκληρωμένη κάθετη διάρθρωση έχουν δημιουργήσει ένα αντισταθμιστικό σύστημα που αποσκοπεί στη στήριξη των οικονομικών ζημιών που μπορεί να υποστούν τα δίκτυα διανομής μικρών ποσοτήτων που διαθέτουν όταν εκτίθενται σε έντονο ανταγωνισμό των τιμών. Υπό το πρίσμα των προαναφερομένων, υποστηρίζεται ότι η ασυμμετρία των μεριδίων αγοράς που κυριαρχεί σε ορισμένες χώρες και εξετάστηκε από την Επιτροπή με σκοπό την εκτίμηση του ολιγοπωλίου δεν έχει σημασία για την παρούσα υπόθεση.

Ολοκληρωμένη κάθετη διάρθρωση

478. Παρόμοιοι βαθμοί ολοκληρωμένης κάθετης διάρθρωσης μεταξύ των μελών ενός ολιγοπωλίου αυξάνουν εν γένει την προθυμία τους να αναλάβουν παράλληλη συμπεριφορά και τις προοπτικές της σταθερότητας μιας τέτοιας συμπεριφοράς. Αυτό προκύπτει κατ' αρχήν από το γεγονός ότι η ολοκλήρωση μπορεί να παρέχει πλεονεκτήματα και ομοιότητες ως προς το κόστος για τις δραστηριοποιούμενες στην αγορά επιχειρήσεις με ολοκληρωμένη διάρθρωση σε αντίθεση με εκείνες που δεν έχουν τέτοια διάρθρωση. Δεύτερον, και το σημαντικότερο, τα στρατηγικά συμφέροντα μεταξύ εταιρειών με παρόμοια ολοκληρωμένη διάρθρωση τείνουν να συμπίπτουν σε κάθε εμπορικό επίπεδο. Πράγματι, αλλαγές στους όρους της αγοράς θα επηρεάσουν με τον ίδιο τρόπο τις εταιρείες με ολοκληρωμένη διάρθρωση, ωθώντας τις σε πανόμοιες αντιδράσεις. Συνέπεια αυτού, αναμένεται υψηλότερη σταθερότητα όσον αφορά την παράλληλη συμπεριφορά στις αγορές αυτές. Στην εν λόγω υπόθεση, ο κλάδος πετρελαιοειδών είναι μία επιχειρηματική δραστηριότητα που χαρακτηρίζεται από την παρουσία μεγάλων εταιρειών με ολοκληρωμένη κάθετη διάρθρωση. Όσον αφορά τις συνέπειες αυτής της ολοκλήρωσης στην επιχειρηματική δραστηριότητα της διανομής μικρών ποσοτήτων καυσίμων, συνεπάγεται ορισμένα πλεονεκτήματα για τις ολοκληρωμένες εταιρείες όπως, μεταξύ άλλων, ασφάλεια του εφοδιασμού και, μακροπρόθεσμα, καλύτερη ικανότητα αντιμετώπισης της αλλαγής των όρων εφοδιασμού. Επίσης, είναι γεγονός ότι η ολοκληρωμένη κάθετη

διάρθρωση οδηγήσει σε κοινά συμφέροντα μεταξύ των εταιρειών πετρελαιοειδών με ολοκληρωμένη διάρθρωση καλύπτοντας όλους τους τομείς του κλάδου. Τοιουτοτρόπως, αυτή η ολοκλήρωση αυξάνει δραματικά την προοπτική σταθερότητας της παράλληλης συμπεριφοράς με αποτέλεσμα να συμπίπτουν τα συμφέροντα των μεγάλων εταιρειών πετρελαιοειδών.

Ακαμψία της ζήτησης

479. Σε γενικές γραμμές, εάν η ζήτηση είναι ανελαστική ως προς τις τιμές, υπάρχει υψηλότερο κίνητρο για παράλληλη συμπεριφορά. Δεδομένου ότι οι όγκοι της συνολικής ζήτησης δεν θα μειωθούν σημαντικά σε περίπτωση αυξήσεων των τιμών, υπάρχει συνεπώς ισχυρό κίνητρο για τις δραστηριοποιούμενες στην αγορά επιχειρήσεις να αναλάβουν μία υπερ-ανταγωνιστική τιμολόγηση. Στον τομέα της διανομής μικρών ποσοτήτων καυσίμων κίνησης η ζήτηση χαρακτηρίζεται από ακαμψία δεδομένου ότι δεν υπάρχουν πραγματικά υποκατάστατα του συγκεκριμένου προϊόντος. Ορισμένες έρευνες δείχνουν ότι σε περίπτωση αύξησης της τιμής, η μέση κατανάλωση καυσίμων κίνησης μακροπρόθεσμα παραμένει σταθερή. Αυτό οφείλεται επίσης στο γεγονός ότι υπάρχει ένα στοιχείο ελέγχου της ζήτησης.

Διαρθρωτικές σχέσεις

480. Η πιθανότητα ολιγοπωλιακής συμπεριφοράς αυξάνει εάν υπάρχουν διαρθρωτικές σχέσεις μεταξύ των μελών του ολιγοπωλίου. Αυτό οφείλεται κυρίως στο γεγονός ότι οι διαρθρωτικές σχέσεις συνεπάγονται ότι οι δραστηριοποιούμενες στην αγορά επιχειρήσεις μεριμνούν για την ευημερία των εταίρων τους, και αλληλοενημερώνονται σχετικά με τη στρατηγική, τη δομή του κόστους και τα σχέδιά τους. Τέτοιες σχέσεις μπορούν να μειώσουν τον ανταγωνιστικό ζήλο μεταξύ των μελών του ολιγοπωλίου, ή μπορεί να αποτελέσουν δυνητικά μέσα επιβολής αντιποίνων και, ανάλογα με τις περιστάσεις, μπορούν επίσης να οδηγήσουν σε κάποιο κοινό εμπορικό συμφέρον στην εν λόγω αγορά. Η επιχειρηματική δραστηριότητα στα τελικά στάδια του οικονομικού κύκλου των πετρελαιοειδών χαρακτηρίζεται από την ύπαρξη ορισμένων σχέσεων μεταξύ των μεγαλύτερων δραστηριοποιούμενων στην αγορά επιχειρήσεων, είτε υπό μορφή εταιρικών σχέσεων (όπως η κοινή επιχείρηση BP/Mobil και η συμμετοχή της Mobil στην Aral-Γερμανία) είτε υπό μορφή μη εταιρικών ή άλλων εμπορικών σχέσεων (όπως συμφωνίες ανταλλαγής (swap) για τα καύσιμα).

Φραγμοί εισόδου– Έλλειψη δυνητικού ανταγωνισμού

481. Ένα ολιγοπώλιο μπορεί να λειτουργεί αποτελεσματικότερα με την παρουσία υψηλών φραγμών εισόδου. Οι φραγμοί αυτοί δυσχεραίνουν την αμφισβήτηση μιας αγοράς και την καθιστούν απρόσβλητη στις ανταγωνιστικές πιέσεις που προέρχονται από δυνητικούς ανταγωνιστές. Η επιχειρηματική δραστηριότητα διανομής μικρών ποσοτήτων καυσίμων κίνησης και γενικότερα ολόκληρος ο πετρελαϊκός κλάδος, χαρακτηρίζονται από σημαντικούς φραγμούς εισόδου. Η κάθετη ολοκλήρωση δεν έχει αποδειχθεί ότι αποτελεί ανυπέρβλητο φραγμό τα τελευταία έτη όπως καθίσταται σαφές από την επιτυχή παρουσία στην αγορά ορισμένων εταιρειών διανομής μικρών ποσοτήτων που δεν έχουν ολοκληρωμένη διάρθρωση. Όμως, άλλοι σημαντικοί φραγμοί καθιστούν απίθανη την είσοδο οιοδήποτε νεοεισερχόμενου στην αγορά διανομής μικρών ποσοτήτων καυσίμων κίνησης.

482. Κατ' αρχήν, για τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό στην αγορά είναι βασικό να υπάρχει κρίσιμη μάζα πρατηρίων με υψηλή μέση απόδοση. Αυτό απαιτεί με τη σειρά του υψηλά επίπεδα επένδυσης, λόγω εν μέρει του κόστους της συμμόρφωσης προς τους περιβαλλοντικούς κανονισμούς (τα μέρη εκτιμούν ότι το κόστος ανοίγματος νέου πρατηρίου ανέρχεται σε [...] * EUR καθώς επίσης και της διαθεσιμότητας κατάλληλων χώρων διανομής μικρών ποσοτήτων. Όσον αφορά το τελευταίο σημείο, σε πολλές χώρες οι άδειες για την κατασκευή νέων χώρων χορηγούνται δύσκολα λόγω κορεσμού της αγοράς. Αυτό ισχύει ασφαλώς για όλες τις χώρες που επηρεάζονται από την παρούσα πράξη. Καίτοι μπορεί να υποστηριχθεί ότι νέα είσοδος μπορεί να πραγματοποιηθεί στο μέλλον με την επαναλειτουργία των χώρων που είχαν κλείσει τα τελευταία έτη, οι εν λόγω χώροι τείνουν να είναι μικρότεροι και μη ελκυστικοί. Επιπλέον, οι περιβαλλοντικοί κανονισμοί καθιστούν την επαναλειτουργία ενός παλαιού χώρου σχεδόν εξίσου δυσχερή και δαπανηρή με την κατασκευή νέου.
483. Στην πραγματικότητα, οι μόνοι επιτυχημένοι νεοεισερχόμενοι με εδραιωμένη σημαντική παρουσία σε ορισμένα κράτη μέλη τα τελευταία έτη ήσαν οι υπεραγορές, δυνάμει ενός συνδυασμού ειδικών όρων (i) διαθεσιμότητα ανταγωνιστικής προσφοράς, (ii) ευρύχωρες εγκαταστάσεις διανομής και τερματικού σταθμού, (iii) κεντρικός ανεφοδιασμός, (iv) πρόσβαση σε κατάλληλα εμπορικά ακίνητα, (v) σχετική ευκολία χορήγησης άδειας, (vi) δομή χαμηλού κόστους σχετικά με παραδοσιακούς ανταγωνιστές και, σε μικρότερο βαθμό, ορισμένες εταιρείες διανομής μικρών ποσοτήτων «χαμηλού κόστους» ικανές να εγκαταστήσουν επαρκές δίκτυο όσον αφορά τον αριθμό των χώρων και τη μέση διακίνηση προϊόντος (Save στο HB, ή Jet Conoco στη Γερμανία).
484. Αφετέρου, σε πολλά κράτη μέλη παρατηρείται εντυπωσιακή συνένωση εταιρειών λόγω γενικής μείωσης των περιθωρίων κέρδους, ως αποτέλεσμα της οποίας μεγάλος αριθμός μικρών ανεξάρτητων εταιρειών διανομής μικρών ποσοτήτων αναγκάστηκαν να εξέλθουν από την αγορά. Αυτό είναι κοινό χαρακτηριστικό όλων των αγορών που εξετάζονται παρακάτω. Στο πλαίσιο αυτό, αντίθετα προς τα υποστηριζόμενα από τα μέρη, η πιθανότητα για τις «μικρές» εταιρείες να εισέλθουν στο μέλλον στην αγορά διάθεσης μικρών ποσοτήτων καυσίμων κίνησης σε μικρή κλίμακα φαίνεται αμελητέα.
485. Συνολικά, η μόνη πραγματική πηγή δυναμικού ανταγωνισμού στην αγορά διανομής μικρών ποσοτήτων καυσίμων κίνησης αποτελείται από υπεραγορές που σε ορισμένες χώρες σημείωσαν ιδιαίτερη επιτυχία στην αύξηση των πωλήσεών τους (στη Γαλλία, σε λιγότερο από 20 έτη οι υπεραγορές κατέχουν άνω του 50% της αγοράς). Όμως, το γεγονός ότι οι συγκεκριμένες επιχειρήσεις έχουν αμελητέα ή και καμία παρουσία σε χώρες όπως οι Κάτω Χώρες, το Λουξεμβούργο, η Αυστρία δείχνει την ύπαρξη ορισμένων διαρθρωτικών εμποδίων που πιθανόν να αποτρέψουν, ακόμα και στο μέλλον, οιαδήποτε ανάπτυξη στο συγκεκριμένο πεδίο. Σε άλλες χώρες που οι επιχειρήσεις αυτές είναι ήδη εδραιωμένες (HB και Γερμανία), το πραγματικό ανταγωνιστικό δυναμικό τους πρέπει να εκτιμηθεί λαμβάνοντας δεόντως υπόψη όλους τους παράγοντες που παρεμποδίζουν την περαιτέρω ανάπτυξή τους. Το σημείο αυτό θα συζητηθεί στα τμήματα που αφορούν την κατά χώρα εκτίμηση.

Έλλειψη αγοραστικής δύναμης

486. Η ικανότητα μελών του ολιγοπωλίου να αυξάνουν τις τιμές μπορεί να περιοριστεί αντισταθμίζοντας την επιρροή των πελατών στην αγορά. Ισχυροί και συγκεντρωμένοι πελάτες μπορούν είτε να αποτρέπουν τα μέλη του ολιγοπωλίου από την εφαρμογή υπερ-ανταγωνιστικής τιμολόγησης είτε να παρέχουν επαρκές κίνητρο για να αποφεύγουν την αθέμιτη συνεργασία και να ανταγωνίζονται. Όσον αφορά τη διάθεση μικρών ποσοτήτων καυσίμων κίνησης η αγοραστική δύναμη απουσιάζει πλήρως καθώς η ζήτηση προέρχεται αποκλειστικά από οδηγούς οχημάτων.

Επαφές με πολλές αγορές

487. Οι επαφές με πολλές αγορές μπορεί να συμβάλουν στη διατήρηση της ολιγοπωλιακής κυριαρχίας, διότι μπορεί να αυξήσουν το πεδίο της επιβολής αντιποίνων που μπορεί να πραγματοποιηθούν και σε άλλες αγορές. Ο πετρελαϊκός κλάδος χαρακτηρίζεται από εταιρείες με κάθετη ολοκληρωμένη διάρθρωση που δραστηριοποιούνται σε όλα τα επίπεδα εμπορίου, από την εξόρυξη αργού πετρελαίου μέχρι την εμπορία καυσίμων.
488. Βάσει αυτών των στοιχείων, που είναι κοινά σε όλες τις προαναφερόμενες εθνικές αγορές, θα εκτιμηθεί στη συνέχεια κατά πόσον οι συγκεκριμένοι όροι αγοράς για κάθε εθνική αγορά είναι τέτοιοι που ένα ολιγοπώλιο μπορεί να λειτουργεί αποδοτικά ως αποτέλεσμα της εν λόγω συγκέντρωσης. Παρακάτω, θα συζητηθεί λεπτομερώς η κατάσταση που επικρατεί σε κάθε χώρα, με ιδιαίτερη έμφαση στο βαθμό συγκέντρωσης κάθε αγοράς, στην ανταγωνιστική πίεση που ασκείται από επιχειρήσεις εκτός των φερόμενων ως μελών του ολιγοπωλίου, στην περιστασιακή σχέση που υπάρχει μεταξύ της εν λόγω συγχώνευσης και της διαπίστωσης μιας συλλογικής δεσπόζουσας θέσης.
489. Ο ακόλουθος πίνακας δείχνει σύγκριση των τιμών καυσίμων κίνησης στις χώρες που επηρεάζονται από την πράξη.

Προϊόν: Διανομή μικρών ποσοτήτων βενζίνης κίνησης – Τιμή πρατηρίου

Περιοχή	Μέση τιμή ανά μετρικό τόνο (USD)					
	1996		1997		1998	
	Μετά φόρου	Άνευ φόρου	Μετά φόρου	Άνευ φόρου	Μετά φόρου	Άνευ φόρου
Αυστρία	1,438	491	1,288	457	1,193	390
Βέλγιο	1,500	398	1,389	370	1,312	313
Γαλλία	1,524	285	1,384	278	1,391	266
Γερμανία	1,400	354	1,222	334	1,174	279
Λουξεμβούργο	1,148	401	1,028	383	936	321
Κάτω Χώρες	1,579	428	1,447	406	1,405	347
Ηνωμένο Βασίλειο	1,271	270	1,397	300	1,487	271

Προϊόν: Διάθεση μικρών ποσοτήτων πετρελαίου ντήζελ – Τιμή πρατηρίου

Περιοχή	Μέση τιμή ανά μετρικό τόνο (USD)					
	1996		1997		1998	
	Μετά φόρου	Άνευ φόρου	Μετά φόρου	Άνευ φόρου	Μετά φόρου	Άνευ φόρου
Αυστρία	1,014	407	900	369	820	314
Γαλλία	937	255	856	239	854	220
Γερμανία	955	334	822	294	762	234
Λουξεμβούργο	832	333	739	305	659	247
Κάτω Χώρες	1,003	366	903	329	842	271
Ηνωμένο Βασίλειο	1,044	249	1,194	266	1,278	228

ΑΥΣΤΡΙΑ

ΓΕΝΙΚΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ

Διύλιση

490. Στην Αυστρία, υπάρχει μόνο ένα διυλιστήριο, που ανήκει και λειτουργεί από την OMV. Εκ παραδόσεως άνω του 70% των πετρελαιοειδών προέρχονται άμεσα από διυλιστήρια της χώρας. Οι εισαγωγές στην Αυστρία δεν φαίνεται να πραγματοποιούνται από κάποιον ανεξάρτητο μεταπωλητή, αλλά από εταιρείες με ολοκληρωμένη διάρθρωση. Στην Αυστρία διατίθεται επαρκής ικανότητα. Το αργό πετρέλαιο αγοράζεται από την OMV και τη RAG και μεταφέρεται, μέσω πετρελαιοαγωγού, από την Αδριατική Θάλασσα στη Βιέννη, όπου διυλίζεται στο διυλιστήριο Schwechat της OMV. Ως εκ τούτου, η OMV διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στην Αυστρία: κατέχει το μοναδικό διυλιστήριο της Αυστρίας, έχει την πλειοψηφία των μετοχών στον αγωγό Adria-Vienna και στην εγκατάσταση αποθήκευσης Erdöl-Lagergesellschaft, έχει μετοχές της “Autobahn-Betriebsgesellschaft” και ιδιόκτητο αγωγό μεταξύ Βιέννης και Αγίου Βαλεντίνου.
491. Η OMV έχει συμβατική κατανομή της παραγωγής για το διυλιστήριό της με τις Shell, Mobil, Esso και AGIP. Από κοινού, αυτές οι εταιρείες χρησιμοποιούν το 15% του διυλιστηρίου. Η OMV συνάπτει επίσης συμφωνίες ανταλλαγής (swaps) με τις Conoco, Agip και Aral. Οι Shell, Mobil, Esso και Agip είναι επίσης μέτοχοι των AWP, Erdöl-Lagergesellschaft (αποθήκευση) και “Autobahn-Betriebsgesellschaft”. Η “Paritätische Ausschub für Kartellangelegenheiten” θεωρεί ότι αυτή η συνεργασία των μεγάλων εταιρειών θα μπορούσε να ισοδυναμεί με καρτέλ. Οι μεγάλες εταιρείες αλληλοεφοδιάζουν τα πρατήριά τους με καύσιμα με σκοπό την εξοικονόμηση του κόστους μεταφοράς.

Υποδομή

492. Η Ecxon αναφέρει ότι ορισμένες εταιρείες μεταφοράς πρόσφεραν πρόσφατα τιμές για εφοδιασμό με φορτηγίδα από το Ρότερνταμ στην περιοχή της Βιέννης [...] DM/τ. για απόσταγμα και [...] για βενζίνη, επιφέροντας μέση σταθμισμένη τιμή κατ’ όγκο για καύσιμα κίνησης γύρω στα [...] DM/τ. Το ναυολόγιο από το Ρότερνταμ σε ένα τυπικό προορισμό της Γερμανίας (περιοχή Ρήνου/Main) είναι περίπου [...] DM/τ. Αναλόγως, το μέσος κόστος εφοδιασμού στην Αυστρία είναι κατά [...] υψηλότερο από τη Γερμανία. Η υψηλότερη τιμή είναι αποτέλεσμα της μεγαλύτερης απόστασης μεταφοράς, των διοδίων της διώρυγας, του εξαιρετικά υψηλού αριθμού υδροφρακτών δια των οποίων είναι υποχρεωτική η διέλευση στη διώρυγα Ρήνου/Δούναβη, πράγμα που επιβραδύνει το ταξίδι, της χαμηλότερης στάθμης των υδάτων συγκριτικά προς το Ρήνο και του υψηλού κινδύνου καθυστερήσεων που οφείλονται στα χαμηλότερα ύδατα στο Δούναβη (πράγμα που προκύπτει από το γεγονός ότι η στάθμη των υδάτων στο Δούναβη δεν ελέγχεται από φράγματα).
493. Εκτός της αποθήκευσης που ελέγχεται από τις μεγάλες εταιρείες, υπάρχουν δυνατότητες ανεξάρτητης αποθήκευσης όπως η Tamoil στο Linz, η Roth Öl στη Styria και μικρότεροι τερματικοί σταθμοί που καλύπτουν την περιφερειακή ζήτηση. Καίτοι τα μέρη δεν προσκόμισαν στοιχεία σχετικά με τη χωρητικότητα αυτών των

εναλλακτικών δυνατοτήτων αποθήκευσης, επισημαίνεται ότι η συγκεκριμένη χωρητικότητα δεν είναι σημαντική. Σε κάθε περίπτωση, οι ανταγωνιστές επισημαίνουν ότι δεν υπάρχει κίνδυνος αποκλεισμού της αποθηκευτικής ικανότητας δεδομένου ότι οι μεγάλες εταιρείες προτιμούν να εκμισθώνουν αποθηκευτική ικανότητα παρά να την ελέγχουν.

Διανομή μεγάλων ποσοτήτων

494. Το 1997, το 27% της κατανάλωσης καυσίμων και το 35% της κατανάλωσης ντίζελ καλυπτόταν με εισαγωγές. Μεγάλες εταιρείες, έμποροι και «αουτσάιντερς» εισάγουν πετρελαιοειδή με φορτηγίδες μέσω του Δούναβη, σιδηροδρομικώς ή οδικώς. Οι «αουτσάιντερς» ή οι λεγόμενες εταιρείες «B κατηγορίας» (δηλαδή μικρότερα δίκτυα διανομής μικρών ποσοτήτων από αυτά που λειτουργούν η OMV, η Aral ή η BP/Mobil όπως οι Avia, Jet, Turmöl, Rühl, IQ, AWI, Roth, Hölzl, Champion, A1, και Eurol) εισάγουν καύσιμα ή αγοράζουν καύσιμα από μεγάλες εταιρείες και εταιρείες διανομής μεγάλων ποσοτήτων, και προφανώς μπορούν να επιλέξουν τη φθηνότερη προσφορά και να καθορίσουν τις τιμές τους ανεξάρτητα. Η Exxon καλύπτει το [...] *% των αναγκών της με αγορές από τρίτους. Το υπόλοιπο προέρχεται από μεταφορές από θυγατρικές ή κατόπιν εξεργασίας στο διυλιστήριο OMV Schwechat. Η BP/Mobil αγοράζει το [...] *% των όγκων που πωλεί από τρίτους. Το υπόλοιπο καλύπτεται από την παραγωγή των διυλιστηρίων της χώρας.

Πώληση μικρών ποσοτήτων

495. Στην Αυστρία, οι εταιρείες διανομής μικρών ποσοτήτων καυσίμων αποτελούνται από πρατήρια που ανήκουν σε εταιρείες καυσίμων, ανεξάρτητα πρατήρια (ή ελεύθερα πρατήρια) και λευκά πρατήρια. Τα καταστήματα αυτοεξυπηρέτησης δεν διαδραματίζουν σημαντικό στον τομέα των καυσίμων και λειτουργούν μόνο λιγοστά πρατήρια.
496. Τα σημαντικότερα δίκτυα που ανήκουν σε εταιρείες καυσίμων είναι της OMV, της Aral, της BP/Mobil, της Shell και της and Esso. Άλλα πρατήρια που ανήκουν σε εταιρείες είναι τα πρατήρια «B κατηγορίας» και τα λευκά πρατήρια.
497. Το 64% των πρατηρίων ανήκουν σε εταιρείες καυσίμων. Τα πρατήρια αυτά λειτουργούν με αντιπρόσωπους μέσω ενός συστήματος δια του οποίου οι αντιπρόσωποι δεσμεύονται να καθορίζουν τις τιμές τους σύμφωνα με τις οδηγίες των μεγάλων εταιρειών. Είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι οι μεγάλες εταιρείες (OMV, Aral, BP/Mobil, Shell και Esso) είναι μέτοχοι σε τουλάχιστον [...] *% των πρατηρίων στην Αυστρία.
498. Τα ελεύθερα πρατήρια (ή πρατήρια B κατηγορίας) είναι Avia, Jet, Turmöl, Rühl, IQ, AWI, Roth, Hölzl, Champion, A1, Eurol, κλπ. Άλλα πρατήρια B κατηγορίας ανήκουν εν μέρει σε μεγάλες εταιρείες: οι Genol (29%OMV) και Avanti (50%Shell) διαθέτουν δίκτυο σε ολόκληρη την Αυστρία. Στην Αυστρία, τα λευκά πρατήρια δεν ανήκουν σε ανεξάρτητες εταιρείες αλλά σε μεγάλες εταιρείες, που προτιμούν να μην τα υποχρεώσουν να φέρουν την επωνυμία τους (η OMV για παράδειγμα έχει δίκτυο λευκών πρατηρίων: Stroh-Tankstellen).
499. [...] *.

500. Ο κλάδος των πρατηρίων καυσίμων είναι ένας υψηλά ελεγχόμενος κλάδος στην Αυστρία. Πριν τις 16 Σεπτεμβρίου 1981, οι τιμές των καυσίμων ρυθμιζόνταν από την κυβέρνηση. Οι τιμές αλλάζουν μόνο κατόπιν αιτήματος των εταιρειών ορυκτελαίων εφόσον αυξάνει το κόστος τους. Το 1981, ελευθερώθηκαν οι τιμές όλων των καυσίμων εξαιρουμένου του πετρελαίου ντίζελ. Οι δραστηριοποιούμενες στην αγορά επιχειρήσεις ήσαν οι OMV, Agip Austria AG, BP Austria AG, Mobil Oil Austria AG, Shell Austria AG και Aral Austria GmbH. Σε τοπικό επίπεδο, οι μεγάλες εταιρείες πρέπει να ανταγωνίζονται με εταιρείες «B κατηγορίας» (όπως η Avanti, η Jet, η Turmöl) και ανεξάρτητους. Στις γύρω περιοχές οι μεγάλες εταιρείες πρόσφεραν χαμηλότερες τιμές στα πρατήριά τους, προκειμένου να είναι ανταγωνιστικές σε αυτές τις περιοχές («συγκέντρωση τιμών»). Το 1990, τέθηκε σε ισχύ νέα συμφωνία (η “Branchenübereinkommen”) προκειμένου η τιμολόγηση να καταστεί αντικειμενικότερη. Εγκαταστάθηκε ένα σύστημα ενημέρωσης της αγοράς με σκοπό την παρακολούθηση των διεθνών και εθνικών τιμών καυσίμων σε εβδομαδιαία βάση. Η ενέργεια αυτή δεν πέτυχε ουσιαστικά έτσι η Συμφωνία εγκαταλείφθηκε, καθώς επίσης και η ρύθμιση της τιμής του πετρελαίου ντίζελ.
501. Η Αυστρία επιβάλλει επίσης υψηλές περιβαλλοντικές απαιτήσεις οι οποίες όμως δεν διαφέρουν από τις απαιτούμενες στη Γερμανία. Τα μικρά πρατήρια καυσίμων δεν μπορούν να αντιμετωπίσουν την τήρηση αυτών των υψηλών προτύπων (η Ecxhop αναφέρει ότι αυτό είναι ο βασικός λόγος για τον οποίο θα επέλθει περαιτέρω εξορθολογισμός της αγοράς). Παρέχεται χρηματοδοτική στήριξη για το κλείσιμο πρατηρίων. Όλες οι αναφερόμενες δαπάνες είναι παρεμφερείς με τις αντίστοιχες στη Γερμανία.
502. Η Αυστρία διαθέτει πολύ πυκνό δίκτυο πρατηρίων καυσίμων (πυκνότερο από τη Γερμανία). Συνεπώς, η μέση απόδοση ανά πρατήριο είναι χαμηλότερη: 1.422 κ.μ. στην Αυστρία συγκριτικά προς 3.170 κ.μ. στη Γερμανία. Ο αριθμός των πρατηρίων καυσίμων μειώθηκε κατά 23% την περίοδο 1995-1997. Από το 1995 δεν υπάρχει νέα δραστηριοποιούμενη στην αγορά επιχείρηση εξαιρουμένης της Jet-Conoco που επέκτεινε το δίκτυό της από 29 σε 55 πρατήρια καυσίμων.

ΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΠΡΙΝ ΤΗ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗ – ΠΑΡΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

Δομή της αγοράς

503. Ο ακόλουθος πίνακας δείχνει την εξέλιξη των μεριδίων της αγοράς στην Αυστρία κατά την τελευταία τετραετία. Από τον πίνακα φαίνεται ότι στην αγορά κυριαρχούσαν μέχρι σήμερα τρεις εταιρείες, η OMV, η BP/Mobil και η Shell που κατέχουν από κοινού το [50-60]*% της αγοράς. Οι δύο επόμενες δραστηριοποιούμενες στην αγορά επιχειρήσεις είναι η Esso και η Aral, εκάστη με μερίδιο αγοράς άνω του [0-10]*%.

	1995	1996	1997	1998
OMV	[20-30]*%	[20-30]*%	[20-30]*%	[20-30]*%

BP ⁵⁹	[0-10]*%	[0-10]*%	[10-20]*%	[10-20]*%
Shell	[10-20]*%	[10-20]*%	[10-20]*%	[10-20]*%
ESSO	[0-10]*%	[0-10]*%	[0-10]*%	[0-10]*%
Aral	[0-10]*%	[0-10]*%	[0-10]*%	[0-10]*%
Άλλα πρατήρια που ανήκουν σε εταιρείες καυσίμων	[20-30]*%	[20-30]*%	[10-20]*%	[10-20]*%
Άλλοι	[0-10]*%	[10-20]*%	[10-20]*%	[0-10]*%

504. Όπως εξηγείται παραπάνω οι υπόλοιπες δραστηριοποιούμενες στην αγορά επιχειρήσεις είναι άλλα μικρότερα δίκτυα που ανήκουν σε εταιρείες καυσίμων, υπεραγορές και λευκά πρατήρια. Ορισμένα από τα μικρότερα δίκτυα που ανήκουν σε εταιρείες καυσίμων - και αντιστοιχούν γύρω στο [30-40]*% των πρατηρίων «B κατηγορίας» - εξαρτώνται από τα οικονομικά συμφέροντα μιας από τις τρεις μεγαλύτερες δραστηριοποιούμενες στην αγορά επιχειρήσεις. Σύμφωνα με τα κοινοποιούντα μέρη, τα μερίδια αγοράς των υπεραγορών παρέμειναν σταθερά στο 5% κατά την τελευταία πενταετία και δεν αναμένεται να σημειώσουν σημαντικές διακυμάνσεις στο μέλλον. Ομοίως, τα λευκά πρατήρια μειώθηκαν από 8,4% σε 8,0% την ίδια χρονική περίοδο. Τα μέρη δεν αναμένουν ότι η διαμόρφωση του ανταγωνισμού στην Αυστρία θα αλλάξει σημαντικά βραχυπρόθεσμα. Αυτό μπορεί να οφείλεται στους σημερινούς περιοριστικούς όρους για την απόκτηση αδειών.

Δυναμική του ανταγωνισμού – Κόστος και τιμές

Κόστος

505. Είναι πολύ πιθανόν κάποια από τις άλλες εταιρείες διανομής μικρών ποσοτήτων που ανήκουν σε εταιρείες καυσίμων να ασκεί ανταγωνιστική πίεση στις τρεις μεγαλύτερες δραστηριοποιούμενες στην αγορά επιχειρήσεις. Πράγματι, στη διάρκεια της έρευνας αγοράς, ανταγωνιστές επισήμαναν στην Επιτροπή ότι εάν οι μεγάλες εταιρείες αύξαναν τις τιμές τους, θα ακολουθούσαν και οι ανεξάρτητοι. Οι ανεξάρτητοι επιθυμούν να διατηρήσουν καλή σχέση με τις μεγάλες εταιρείες, δεδομένου ότι δεν θα επιβίωναν σε ένα πόλεμο τιμών ή ένα πολύ ισχυρό ανταγωνισμό. Αυτό οφείλεται κατ' αρχήν στα οικονομικά συμφέροντα που έχουν η OMV, η BP/Mobil ή η Shell σε ορισμένες από αυτές τις δραστηριοποιούμενες στην αγορά επιχειρήσεις. Δεύτερον, η βάση κόστους αυτών των επιχειρήσεων είναι υψηλότερη από εκείνη των πρωτευόντων πρατηρίων. Πράγματι, η μέση διακίνησή τους το 1998 ήταν γύρω στα 824 κυβικά μέτρα συγκριτικά προς το μέσο όρο του κλάδου της τάξης των 1.422 και μέσο όρο 2.000 για τις τρεις μεγαλύτερες επιχειρήσεις. Με αυτά τα χαμηλά επίπεδα διακίνησης, το σταθερό κόστος καλύπτει μικρή βάση και συνεπώς αντιπροσωπεύει σημαντικό μερίδιο του συνολικού κόστους.

59. Το μερίδιο της Mobil προστίθεται στο αντίστοιχο της BP από το 1997. Δεν είναι διαθέσιμο το μερίδιο της Mobil πριν τη σύσταση της κοινής επιχείρησης.

Συνεπώς, οι διαφορές αυτές σε επίπεδα διακίνησης οδηγούν σε σημαντικές διαφορές του κόστους. Τρίτον, οι μικρότεροι ανταγωνιστές εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από προμήθειες στο επίπεδο της διανομής μεγάλων ποσοτήτων από τις τρεις μεγαλύτερες δραστηριοποιούμενες στην αγορά επιχειρήσεις που μοιράζονται με την Exxon την παραγωγή του διωλιστηρίου OMV.

506. Λαμβανομένων υπόψη των προαναφερομένων, φαίνεται ότι οι όροι ανταγωνισμού της αυστριακής αγοράς υπαγορεύονται από τις OMV, BP/Mobil, Shell, Esso και Aral. Δεδομένου αυτού αμελητέου πραγματικών ανταγωνιστών, και δεδομένου ότι οι γενικοί όροι του τομέα διανομής μικρών ποσοτήτων καυσίμων κίνησης συμβάλλουν εκ παραδόσεως σε ολιγοπωλιακή συμπεριφορά, υπάρχουν ισχυρές ενδείξεις ότι η αυστριακή αγορά μπορεί να λειτουργεί υπό ολιγοπωλιακούς ή σχεδόν ολιγοπωλιακούς όρους.
507. Στην Αυστρία, πρέπει επίσης να ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι η BP/Mobil και η Aral έχουν διαρθρωτικές σχέσεις (βλ. γενικό τμήμα παραπάνω), και ότι όλες αυτές οι εταιρείες έχουν ειδικό καθεστώς με το διωλιστήριο Schwechat της OMV.

Τιμές

508. Εξέταση του επιπέδου και των αποκλίσεων των τιμών διανομής μικρών ποσοτήτων καυσίμων κίνησης υποδηλώνει έντονα ότι η αγορά παρουσιάζει έλλειμμα ανταγωνισμού.
509. Πράγματι, οι τιμές (εξαιρουμένου του φόρου) στην Αυστρία είναι μεταξύ των υψηλότερων στην Ευρώπη. Το 1998 οι καθαρές τιμές βενζίνης και πετρελαίου ντήζελ ήσαν αντιστοίχως 33% και 29% υψηλότερες από τη Γερμανία. Επιπλέον, η τιμή φυσικού αερίου κίνησης δείχνει περιορισμένη αλληλεξάρτηση με την τιμή αργού πετρελαίου ή τις δημοσιευμένες τιμές του Platt για πετρέλαιο ντήζελ ή βενζίνη κίνησης. Η μελέτη Puwein που αναφέρθηκε από τα μέρη εξηγεί ότι οι μηνιαίες αποκλίσεις στη Γερμανία ήσαν 50% ισχυρότερες από την Αυστρία και ότι αλλαγή 10% της τιμής αργού πετρελαίου προκαλεί απόκλιση τιμών 3% στην Αυστρία και 5% στη Γερμανία (εκτός φόρου).
510. Τα μέρη αιτιολόγησαν τις υψηλότερες τιμές στην Αυστρία με το συνδυασμό του συμπληρωματικού κόστους της υλικοτεχνικής υποδομής, της χαμηλότερης διακίνησης και των περιορισμών σχετικά με τα πρατήρια καυσίμων. Το κόστος της υλικοτεχνικής υποδομής αναλύεται σε πρόσθετο κόστος μεταφοράς (συγκρινόμενο με τη Γερμανία) της τάξης των [...] * USD και [...] * USD αποδοτέο σε πρόσθετο κόστος διανομής στο εσωτερικό της Αυστρίας που προκύπτει από την επιτόπια δομή και τη δομή του δικτύου διανομής μικρών ποσοτήτων. Χαμηλότερη διακίνηση οδηγεί σε πρόσθετο μοναδιαίο κόστος της τάξης των [...] * USD ανακτήσιμου μέσω υψηλότερων περιθωρίων κέρδους. Τέλος, οι περιορισμοί στα πρατήρια περιλαμβάνουν περιορισμό στο μέγεθός τους (80 τ.μ. έναντι του προτύπου της Exxon [...] * τ.μ.), την ανάγκη χορήγησης ειδικής άδειας για την πώληση προϊόντων καπνού κλπ. Αυτό οδηγεί σε απώλεια της συνεισφοράς στο εισόδημα της επιχείρησης της τάξης των [...] * USD. Τα μέρη αθροίζουν αυτά τα τρία στοιχεία σε [...] * USD και καταλήγουν στο συμπέρασμα ότι αυτό εξηγεί το 90% της διαφοράς μεταξύ των αυστριακών και γερμανικών τιμών καυσίμων κίνησης στο πρατήριο.
511. Η υπόθεση για την απώλεια εσόδων λόγω περιορισμών στο πρατήριο φαίνεται αμφίβολη. Κατ' αρχήν, τα μέρη αναφέρονται σε απώλεια εσόδων και όχι σε απώλεια

περιθωρίου κέρδους, που έπρεπε να είναι τότε χαμηλότερης αξίας από τη συνολική απώλεια εσόδων. Δεύτερον, όταν ρωτήθηκαν σχετικά με την αξιολόγηση των πρόσθετων περιθωρίων κέρδους που δημιουργούνται από μικροκαταστήματα στη Γερμανία, τα μέρη αναφέρθηκαν σε ένα στοιχείο με την ονομασία «μικτό περιθώριο κέρδους από τη διανομή – άλλα» που αντιστοιχούσε σε ποσό της τάξης των [...] * USD ανά τόνο για τη Γερμανία ([...] *). Όμως όταν εξετάζουμε το αντίστοιχο στοιχείο για την Αυστρία, δείχνει υψηλότερη αξία [...] * USD ανά τόνο.

512. Σε κάθε περίπτωση, υποθέτοντας ότι το ποσό των 85 USD ανά τόνο στηρίζεται σε αδιάσειστες υποθέσεις [...] *, η μη επεξηγούμενη διαφορά τιμής [...] * εξακολουθεί να ανέρχεται γύρω στα [...] * σεντς ανά λίτρο. Δεδομένου ότι τα μέρη εκτίμησαν ότι περιθώριο κέρδους που υπερβαίνει το χρηματικό κόστος κατά [...] * σεντς ανά λίτρο αποτελεί αποδεκτή απόδοση της επένδυσης, αυτό αντιπροσωπεύει αύξηση [...] *% της απόδοσης. [...] *.

Φραγμοί εισόδου - Επέκταση – Δυνητικός ανταγωνισμός

513. Η Ecxon εκτίμησε τόσο προφορικά κατά τις συναντήσεις της με τις υπηρεσίες της Επιτροπής όσο και στα εσωτερικά της έγγραφα ότι δεν αναμένει κάποια ανταγωνιστική απειλή προερχόμενη από τα καταστήματα αυτοεξυπηρέτησης της Αυστρίας. Αυτό επιβεβαιώθηκε από την έρευνα αγοράς.

ΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΜΕΤΑ ΤΗ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗ – ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΣ ΤΗΣ ΠΡΑΞΗΣ ΣΤΟΝ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟ

514. Ο αντίκτυπος της πράξης πρέπει να εκτιμηθεί βάσει των παραπάνω περιγραφόμενων στοιχείων, λαμβάνοντας επίσης υπόψη τα χαρακτηριστικά που καθορίζονται στο τμήμα για τα διαρθρωτικά χαρακτηριστικά των αγορών διανομής μικρών ποσοτήτων καυσίμων κίνησης εν γένει.
515. Η συγκέντρωση μεταξύ Ecxon και Mobil θα οδηγήσει στην εδραίωση ισχυρών δεσμών μεταξύ των αντίστοιχων δραστηριοτήτων της BP/Mobil, της Aral και της Ecxon στη διανομή μικρών ποσοτήτων καυσίμων κίνησης στην Αυστρία. Συνεπώς, μειώνονται σημαντικά τα κίνητρα της Aral και της Esso να αμφισβητήσουν την ηγετική θέση που κατέχουν οι OMV, BP/Mobil και Shell. Πράγματι, η Aral και η Esso φαίνεται να είναι τα μοναδικά δίκτυα που έχουν την ικανότητα να ασκούν κάποιες ανταγωνιστικές πιέσεις στις τρεις μεγαλύτερες εταιρείες. Μετά τη συγκέντρωση, το ολιγοπώλιο θα περιλαμβάνει συνδυασμένα μερίδια αγοράς [70-80] *% (συμπεριλαμβανομένης της κυριότητας ή των συμφερόντων σε πρατήρια εκτός των πρωτευόντων) όπου πολύ μικροί ανταγωνιστές κατέχουν οριακές θέσεις βάση κόστους που δεν τους επιτρέπει να ανταγωνίζονται πραγματικά. Επιπλέον, αυτοί οι μικροί ανταγωνιστές θα εξαρτώνται σε κάποιο βαθμό από τα οικονομικά συμφέροντα μιας από τις τρεις μεγαλύτερες δραστηριοποιούμενες στην αγορά επιχειρήσεις και επίσης από τον εφοδιασμό από τις ίδιες εταιρείες. Συνεπώς η συγκέντρωση οδηγεί στη δημιουργία ή ενίσχυση της συλλογικής δεσπόζουσας θέσης που κατέχουν η OMV, το τρίο Ecxon - BP/Mobil - Aral, και η Shell στην αυστριακή αγορά διανομής μικρών ποσοτήτων καυσίμων κίνησης.

ΓΑΛΛΙΑ– ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΙ

ΓΕΝΙΚΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ

516. Όπως φαίνεται παρακάτω, το ανταγωνιστικό περιβάλλον στην αγορά διανομής μικρών ποσοτήτων καυσίμων κίνησης στους γαλλικούς αυτοκινητοδρόμους με διόδια χαρακτηρίζεται από την παρουσία λιγοστών δραστηριοποιούμενων στην αγορά επιχειρήσεων. Ο εφοδιασμός είναι ιδιαίτερα συγκεντρωμένος και όλες οι δραστηριοποιούμενες στην αγορά επιχειρήσεις είναι σε μεγάλες εταιρείες πετρελαιοειδών με κάθετη ολοκληρωμένη διάρθρωση. Δεδομένου ότι δεν φαίνεται να ανακύπτουν πτυχές αποκλεισμού σε σχέση με τη διύλιση και τη διανομή μεγάλων ποσοτήτων στη συγκεκριμένη αγορά, τα σημεία αυτά δεν εξετάζονται περαιτέρω για τους σκοπούς της παρούσας εκτίμησης

Το πρατήριο σε αυτοκινητόδρομο με διόδια ως διακεκριμένη αγορά προϊόντος

517. Η πράξη θα έχει πολύ σημαντικό αντίκτυπο στους αυτοκινητοδρόμους της Γαλλίας. Όπως σημειώθηκε παραπάνω, οι αυτοκινητόδρομοι με διόδια μπορούν να αποτελούν ξεχωριστές αγορές προϊόντος δυνάμει των ειδικών χαρακτηριστικών που τους προσδιορίζουν. Επιπλέον, η Γαλλία είναι ένα από τα κράτη μέλη όπου οι περισσότεροι αυτοκινητόδρομοι είναι οδοί με διόδια, όπου οι οδηγοί πληρώνουν διόδια βάσει της απόστασης που διανύουν στον αυτοκινητόδρομο. Ο παράγοντας αυτός αποθαρρύνει περαιτέρω τους οδηγούς να εξέρχονται από τους αυτοκινητοδρόμους για να αγοράσουν καύσιμα από πρατήρια που βρίσκονται εκτός του αυτοκινητόδρομου. Επίσης, από την πλευρά της προσφοράς, η απομόνωση του διαύλου του αυτοκινητόδρομου σχετίζεται με την ύπαρξη υψηλών φραγμών εισόδου (βλ. σημεία 554-561 παρακάτω).
518. Το ακόλουθο σχεδιάγραμμα δείχνει τις διαφορές μεταξύ αυτοκινητόδρομου Ecxon και μέσω των τιμών πρατηρίου του δικτύου της Ecxon στα κράτη μέλη που επηρεάζονται περισσότερο από την πράξη⁶⁰.

Εκτιμώμενο δέλτα των τιμών πρατηρίου σε αυτοκινητοδρόμους ως ποσοστό της μέσης τιμής του δικτύου Ecxon	Μετά φόρου βενζίνη κίνησης	Μετά φόρου πετρέλαιο ντήζελ κίνησης	Άνευ φόρου βενζίνη κίνησης	Άνευ φόρου πετρέλαιο ντήζελ κίνησης
--	----------------------------	-------------------------------------	----------------------------	-------------------------------------

60. Έκτοτε δεν υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία του κλάδου για τις μέσες τιμές πρατηρίου στους αυτοκινητοδρόμους. Οι τιμές πρατηρίου της Ecxon στους αυτοκινητοδρόμους θεωρούνται αντιπροσωπευτικές των μέσων τιμών πρατηρίου του κλάδου. Ομοίως, τα μέρη δεν μπόρεσαν να απομονώσουν στοιχεία που να αφορούν αποκλειστικά τους αυτοκινητοδρόμους με διόδια. Συνεπώς η Επιτροπή θεώρησε τα στοιχεία που καλύπτουν όλους τους αυτοκινητοδρόμους ως αντιπροσωπευτικά για τους αυτοκινητοδρόμους με διόδια.

[...]*

519. Όπως φαίνεται από το παραπάνω σχεδιάγραμμα, η Γαλλία είναι η μόνη χώρα μεταξύ αυτών που εξετάστηκαν για τους σκοπούς της παρούσας υπόθεσης όπου οι διαφορές μεταξύ τιμών μετά-άνευ φόρου σε αυτοκινητοδρόμους και τιμών μετά-άνευ φόρου εκτός αυτοκινητοδρόμων είναι σημαντικές (της κλίμακας [...]*%). Αυτό οφείλεται πιθανώς στο γεγονός ότι σε άλλες χώρες οι αυτοκινητόδρομοι υπόκεινται σε εντονότερους περιορισμούς ως προς τον ανταγωνισμό από πρατήρια εκτός των αυτοκινητοδρόμων.
520. Τα μέρη θεωρούν ότι η διανομή μικρών ποσοτήτων καυσίμων κίνησης στους γαλλικούς αυτοκινητοδρόμους δεν αποτελεί ξεχωριστή αγορά από τη διανομή μικρών ποσοτήτων καυσίμων κίνησης εκτός των αυτοκινητοδρόμων. Το σημείο αυτό επισημάνθηκε επίσης από άλλες εταιρείες πετρελαιοειδών που απαντούν στην κοινοποίηση των αιτιάσεων που εξέδωσε η Επιτροπή στη διάρκεια της διαδικασίας. Όλα αυτά αναφέρονται στο γεγονός ότι λόγω της μεγάλης χωρητικότητας καυσίμων των σύγχρονων αυτοκινήτων, οι οδηγοί μπορούν να καλύπτουν μεγάλες αποστάσεις και να αγοράζουν καύσιμα εκτός των αυτοκινητοδρόμων. Επιπλέον, στη Γαλλία οι οδηγοί ενημερώνονται τακτικά μέσω της έκδοσης ειδικών φυλλαδίων για τις διαφορές τιμών μεταξύ των πρατηρίων στους αυτοκινητοδρόμους και εκτός των αυτοκινητοδρόμων. Επίσης, σύμφωνα με τα μέρη και τις άλλες παρεμβαίνουσες εταιρείες πετρελαιοειδών, τα τελευταία έτη η μέση κατανάλωση καυσίμων κίνησης μειώθηκε στους γαλλικούς αυτοκινητοδρόμους, ιδίως εάν ληφθεί υπόψη η μέση αύξηση της κυκλοφορίας.
521. Ειδικότερα, υποστηρίζεται ότι η ζήτηση καυσίμων σε γαλλικούς αυτοκινητοδρόμους έχει μειωθεί σημαντικά λόγω της ανταγωνιστικής πίεσης που ασκείται από πρατήρια εκτός αυτοκινητοδρόμων. Προς υποστήριξη των θέσεών τους, τα μέρη αναφέρονται σε έρευνα που πραγματοποιήθηκε από την Union Française de l'Industrie du Pétrole το 1992, στην οποία προβλεπόταν αύξηση των όγκων των πωλήσεων καυσίμων κίνησης σε αυτοκινητοδρόμους με παραχώρηση αποκλειστικού δικαιώματος εκμετάλλευσης για την επόμενη πενταετία, λαμβάνοντας επίσης υπόψη την αύξηση της ροής κυκλοφορίας και την υποδομή των αυτοκινητοδρόμων. Εκ των υστέρων, καίτοι επήλθε η αύξηση της ροής της κυκλοφορίας και της υποδομής των αυτοκινητοδρόμων, οι πωλήσεις καυσίμων κίνησης μειώθηκαν κατά σχεδόν 270 εκατ. λίτρα στη διάρκεια αυτής της περιόδου. Βάσει αυτού, τα μέρη συνάγουν το συμπέρασμα ότι υπήρξε μετακίνηση πελατών από πρατήρια σε αυτοκινητοδρόμους σε πρατήρια εκτός αυτοκινητοδρόμων.
522. Τα αποδεικτικά στοιχεία που προσκόμισαν τα μέρη είναι τουλάχιστον ελλιπή. Το γεγονός ότι υπήρξε μείωση των πωλήσεων καυσίμων σε αυτοκινητοδρόμους της τάξης των 270 εκατ. λίτρων εντός πενταετίας δεν είναι αποφασιστικής σημασίας εάν θεωρηθεί μεμονωμένα. Στην πραγματικότητα, προκειμένου να αποδειχθεί ότι οι πωλήσεις καυσίμων κίνησης σε αυτοκινητοδρόμους μειώθηκαν υπέρ πωλήσεων

εκτός αυτοκινητοδρόμων, τα μέρη πρέπει να συγκρίνουν με ουσιαστικό τρόπο τα πρότυπα κατανάλωσης σε αμφότερα τα δίκτυα. Άντ' αυτού, τα μέρη ουδέποτε προέβησαν σε τέτοιου είδους εκτίμηση. Το σημαντικότερο, απλώς αγνοούν το γεγονός ότι ακόμα και με πρατήρια εκτός αυτοκινητοδρόμων, λογικώς, μπορεί να υπήρξε αύξηση της ροής της κυκλοφορίας και της οδικής υποδομής.

523. Ουσιαστική σύγκριση μεταξύ της ζήτησης καυσίμων κίνησης σε πρατήρια αυτοκινητοδρόμων και της ζήτησης σε πρατήρια εκτός αυτοκινητοδρόμων δείχνει ότι τα πρότυπα κατανάλωσης στα δύο δίκτυα είναι παρόμοια. Ο ακόλουθος πίνακας δείχνει το συνολικό όγκο πωλήσεων καυσίμων κίνησης σε γαλλικούς αυτοκινητοδρόμους την τελευταία πενταετία καθώς επίσης και το συνολικό όγκο πωλήσεων καυσίμων κίνησης στη γαλλική αγορά συνολικά. Δεν έχει ληφθεί υπόψη η αύξηση της ροής της κυκλοφορίας και της οδικής υποδομής.

ΓΑΛΛΙΑ		<u>1994</u>	<u>1995</u>	<u>1996</u>	<u>1997</u>	<u>1998</u>
<u>ΕΚΤΙΜΟΥΜΕΝΟΣ ΟΓΚΟΣ ΣΕ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥΣ</u>						
Βενζίνη κίνησης	Kt	908	852	799	788	781
Πετρέλαιο ντήζελ αυτοκινήτων	Kt	<u>1449</u>	<u>1519</u>	<u>1509</u>	<u>1587</u>	<u>1684</u>
		2357	2371	2308	2375	2465
<u>ΟΓΚΟΣ ΤΗΣ ΔΙΑΝΟΜΗΣ ΜΙΚΡΩΝ ΠΟΣΟΤΗΤΩΝ</u>						
Βενζίνη κίνησης	Kt	16122	15379	14738	14377	14289
Πετρέλαιο ντήζελ αυτοκινήτων	Kt	<u>15649</u>	<u>16532</u>	<u>17139</u>	<u>18118</u>	<u>19005</u>
		31771	31911	31877	32495	33294

524. Όπως φαίνεται από τον παραπάνω πίνακα, η τάση των πωλήσεων σε αυτοκινητοδρόμους κατά τα τελευταία πενταετία είναι απολύτως παρόμοια με τη συνολική τάση. Σημειώθηκε ανεπαίσθητη αύξηση της ζήτησης που οφείλεται βασικά σε αύξηση της ζήτησης πετρελαίου ντήζελ, ενώ η κατανάλωση βενζίνης μειώθηκε ανεπαίσθητα. Η τάση αυτή είναι κοινή τόσο στο δίκτυο αυτοκινητοδρόμων όσο και στο δίκτυο εκτός αυτοκινητοδρόμων. Βάσει αυτών των αποδεικτικών στοιχείων, φαίνεται ότι τα πρότυπα κατανάλωσης σε αυτοκινητοδρόμους δεν είναι διαφορετικά από αυτά που χαρακτηρίζουν τα πρατήρια εκτός αυτοκινητοδρόμων.

525. Μία ποιοτική ανάλυση των πελατών των πρατηρίων σε αυτοκινητοδρόμους είναι επίσης χρήσιμη. Ο ακόλουθος πίνακας δείχνει εκτίμηση του συνολικού όγκου πωλήσεων της Exxon στον τομέα της διανομής μικρών ποσοτήτων καυσίμων κίνησης τα έτη 1996-97-98, αναλυτικά σε μηνιαία βάση.

526. Ποσοστό μηνιαίων πωλήσεων της Exxon σε αυτοκινητοδρόμους

Ιαν	Φεβ	Μαρ	Απρ	Μάι	Ιουν	Ιουλ	Αυγ	Σεπτ	Οκτ	Νοε	Δεκ
-----	-----	-----	-----	-----	------	------	-----	------	-----	-----	-----

[...]*

Τα στοιχεία εκφράζονται σε ποσοστιαίες μονάδες

527. Από τον παραπάνω πίνακα είναι σαφές ότι οι περισσότερες πωλήσεις του έτους στους γαλλικούς αυτοκινητοδρόμους γίνονται τους μήνες που καλύπτουν περιόδους επίσημων αργιών. Ειδικότερα, όσον αφορά την κατανάλωση βενζίνης κίνησης, δύο μήνες το χρόνο, συγκεκριμένα Ιούλιο και Αύγουστο, καλύπτουν άνω του [...] *% των συνολικών πωλήσεων· εάν προστεθούν ο Απρίλιος και ο Μάιος, τέσσερις μήνες αντιστοιχούν γύρω στο [...] *% των συνολικών πωλήσεων στη διάρκεια του έτους. Όσον αφορά το πετρέλαιο ντήζελ, η τάση αυτή είναι λιγότερη πρόδηλη αλλά παραμένει εμφανής. Σε γενικές γραμμές, όλοι οι μήνες που καλύπτουν περιόδους επίσημων αργιών επιφέρουν υψηλότερες πωλήσεις. Με άλλα λόγια, τα παραπάνω στοιχεία δείχνουν μεγάλη εποχικότητα της ζήτησης, πράγμα που με τη σειρά του συνεπάγεται υψηλότερο βαθμό ελέγχου. Οι εποχικοί πελάτες είναι κυρίως τουρίστες, που έχουν μεγαλύτερες πιθανότητες ανεφοδιασμού σε αυτοκινητοδρόμους. Οι διαπιστώσεις αυτές συνηγορούν εκ νέου υπέρ της άποψης ότι οι αυτοκινητόδρομοι θεωρούνται διακεκριμένη αγορά.
528. Τέλος, τα στοιχεία ότι η διανομή μικρών ποσοτήτων καυσίμων κίνησης σε γαλλικούς αυτοκινητοδρόμους με διόδια αποτελεί ξεχωριστή αγορά έγκειται στο γεγονός ότι οι τιμές κυμαίνονται εντός φάσματος κατά 5-10% υψηλότερου από τις τιμές εκτός αυτοκινητοδρόμων. Από την άποψη αυτή, τα μέρη ισχυρίζονται ότι οι εταιρείες διανομής μικρών ποσοτήτων καυσίμων κίνησης έχουν υψηλότερο κόστος όταν λειτουργούν πρατήρια σε αυτοκινητοδρόμους. Όμως, το γεγονός αυτό ουδόλως εξηγείται διότι, στην πραγματικότητα, οι οδηγοί είναι πρόθυμοι να καταβάλλουν επιπλέον τίμημα για την αγορά καυσίμων σε αυτοκινητόδρομο. Συνολικά, η «απομόνωση» του διαύλου των αυτοκινητοδρόμων στη Γαλλία από την υπόλοιπη αγορά αντικατοπτρίζεται ακριβώς σε τιμές που είναι κατά 5-10% υψηλότερες από τις τιμές σε πρατήρια εκτός των αυτοκινητοδρόμων.

Δομή της αγοράς

529. Η κατάσταση πριν τη συγκέντρωση έχει ως εξής. Αντίθετα προς τη διανομή μικρών ποσοτήτων εκτός των αυτοκινητοδρόμων, η αγορά διανομής μικρών ποσοτήτων καυσίμων κίνησης σε αυτοκινητοδρόμους με διόδια στη Γαλλία είναι ήδη σε μεγάλο βαθμό συγκεντρωμένη. Χαρακτηρίζεται από την παρουσία μόνον 6 δραστηριοποιούμενων στην αγορά επιχειρήσεων, όλες εταιρείες πετρελαιοειδών με κάθετη ολοκληρωμένη διάρθρωση εκ των οποίων μία, η Agip, κατέχει ασήμαντη θέση. Οι υπόλοιπες 5 επιχειρήσεις μπορούν να χωριστούν σε δύο κατηγορίες: τις «επικεφαλής» σε εθνική κλίμακα, συγκεκριμένα την Total και την Elf· τις μεγάλες εταιρείες, δηλαδή τη Shell, την Exxon και τη BP/Mobil. Δύο «επικεφαλής» σε εθνική κλίμακα κατέχουν τις ηγετικές θέσεις στην αγορά. Αυτό σχετίζεται με την ιστορικά ισχυρή παρουσία τους στην επικράτεια που στην αγορά αυτοκινητοδρόμων με διόδια παρέμεινε αμετάβλητη. Εν προκειμένω, αμφότερες οι δραστηριοποιούμενες στην αγορά επιχειρήσεις έχουν ιδιόκτητα διυλιστήρια στη Γαλλία, πράγμα που διασφαλίζει έγκαιρο και φθηνό εφοδιασμό σε καύσιμα κίνησης· αμφότερες διαθέτουν πολυάριθμες εγκαταστάσεις αποθήκευσης που καλύπτουν ολόκληρη τη γαλλική επικράτεια· αμφότερες διαθέτουν μεγάλο αριθμό πρατηρίων πράγμα με πυκνό δίκτυο κάλυψης του δικτύου αυτοκινητοδρόμων. Από τις δύο δραστηριοποιούμενες στην αγορά επιχειρήσεις, η Total κατέχει ηγετική θέση στην αγορά αυτοκινητοδρόμων με διόδια. Μετά τη συγκέντρωση με τη Fina, η ηγετική της θέση ενισχύθηκε περαιτέρω, φθάνοντας μερίδιο της τάξης του [30-40]*%. Η Total είναι επίσης, όπως φαίνεται παρακάτω, η αποτελεσματικότερη ως προς το κόστος εταιρεία διανομής μικρών ποσοτήτων θεωρούμενη στο επίπεδο της μέσης διακίνησης ανά χώρο. Όσον αφορά τους τρεις μεγάλες εταιρείες, είναι μεσαίου μεγέθους επιχειρήσεις δραστηριοποιούμενες στην αγορά. Η Shell και η Exxon κατέχουν συγκρίσιμη θέση στην αγορά ([10-20]*% και [10-20]*% αντιστοίχως), τόσο ως προς τον όγκο των πωλήσεων όσο και τον αριθμό των χώρων, ενώ από κοντά ακολουθεί η BP/Mobil. Η πριν τη συγκέντρωση CR4 προσεγγίζει το [80-90]*%.
530. Δεν υπάρχουν σχεδόν καθόλου ανεξάρτητες εταιρείες διανομής μικρών ποσοτήτων στην αγορά. Αυτό οφείλεται σε αρκετούς λόγους, ιδίως τη δυσχέρεια της απόκτησης άδειας σε αυτοκινητοδρόμους, τη σπανιότητα διαθέσιμων χώρων, το απαιτούμενο υψηλό κόστος (οι πτυχές αυτές θα συζητηθούν περαιτέρω στα σημεία 554-561 παρακάτω).
531. Ο ακόλουθος πίνακας δείχνει εκτίμηση των μεριδίων αγοράς (σε όγκο) των μερών και των ανταγωνιστών τους την τελευταία πενταετία.

Γαλλία	1994	1995	1996	1997	1998
Total	[30-40]*	[30-40]*	[30-40]*	[30-40]*	[30-40]*
Elf	[20-30]*	[20-30]*	[20-30]*	[20-30]*	[20-30]*
Shell	[10-20]*	[10-20]*	[10-20]*	[10-20]*	[10-20]*
Esso	[10-20]*	[10-20]*	[10-20]*	[10-20]*	[10-20]*
BP/Mobil	[10-20]*	[10-20]*	[10-20]*	[10-20]*	[10-20]*
Fina	[0-10]*	[0-10]*	[0-10]*	[0-10]*	[0-10]*
Agip	[0-10]*	[0-10]*	[0-10]*	[0-10]*	[0-10]*

532. Η αγορά παρέμεινε αρκετά σταθερή όσον αφορά τις τάσεις στα μερίδια αγοράς με την πάροδο του χρόνου. Υπάρχουν διακυμάνσεις των μεριδίων αγοράς που αφορούν ορισμένες δραστηριοποιούμενες στην αγορά επιχειρήσεις της τάξης του 10% εντός πενταετίας. Όμως, οι ηγετικές εταιρείες της αγοράς διατηρούν σχεδόν αμετάβλητη τη θέση τους στην αγορά με την πάροδο του χρόνου, με την Total στην πρώτη θέση, ακολουθούμενες από τις Elf, Shell, Exxon και BP/Mobil.
533. Αξίζει επίσης να εκτιμηθεί η θέση διάφορων επιχειρήσεων στην αγορά με αναφορά στον αριθμό των πρατηρίων.

Αριθμός πρατηρίων	1996	1997	1998
Total	111	113	126
Elf	128	125	124
Shell	48	51	57
Esso	55	56	60
BP/Mobil	22	42	41
Fina	26	34	24
Agip	9	9	7

534. Η Total και η Elf έχουν συγκρίσιμο αριθμό χώρων (126 και 124 αντιστοίχως). Ακολουθούμενες από τις Shell, Exxon και BP/Mobil. Όσον αφορά την εξέλιξη των μεριδίων με την πάροδο του χρόνου, η σταθερότητα τονίζεται λιγότερο από τα μερίδια αγοράς βάσει του όγκου, αλλά παραμένει πολύ υψηλή. Ειδικότερα, εντός πενταετίας, η Total αύξησε τον αριθμό των χώρων της κατά περίπου 20% (χωρίς να υπολογίζεται η εξαγορά της Fina), καταλαμβάνοντας την πρώτη θέση από την Elf. Όσον αφορά τις άλλες μεγάλες δραστηριοποιούμενες στην αγορά επιχειρήσεις, με εξαίρεση τη BP που το 1997 συνδύασε με τη Mobil τα αντίστοιχα δίκτυά τους, διατήρησαν τη θέση τους σχεδόν αμετάβλητη.
535. Συνολικά, από τις παραπάνω εκτιμήσεις φαίνεται ότι τα τελευταία έτη η αγορά διανομής μικρών ποσοτήτων καυσίμων κίνησης σε αυτοκινητοδρόμους με διόδια στη Γαλλία παρέμεινε σχεδόν στατική και ουδεμία αλλαγή καταγράφηκε. Οι ανταγωνιστές διατήρησαν σε μεγαλύτερο ή μικρότερο βαθμό τη θέση τους.

Δυναμική του ανταγωνισμού – Κόστος και τιμές

Κόστος

536. Σημαντικός παράγοντας για την αποδοτικότητα του δικτύου διανομής μικρών ποσοτήτων είναι η διακίνηση. Όσο υψηλότερη είναι η διακίνηση τόσο χαμηλότερο είναι το μέσο λειτουργικό κόστος ανά λίτρο. Για να υπάρχει σύγκριση κόστους των προαναφερόμενων δραστηριοποιούμενων στην αγορά επιχειρήσεων, το ακόλουθο σχεδιάγραμμα δείχνει τη μέση απόδοση ανά χώρο των διαφόρων δραστηριοποιούμενων στην αγορά επιχειρήσεων την τελευταία πενταετία.

Γαλλία Motorways
Throughputs

	Agip	BP/M	Elf	Esso	Fina	Total	Shell	Σύνολο
1998								
Πρατ.	7	58	124	60	24	126	73	472
Mofuels, km3/yr	29	309	771	389	93	1004	430	3026
Throughput/Station.	4199	5333	6220	6482	3889	7970	5891	6412
1997								
Πρατ.	9	60	125	64	34	113	70	475
Mofuels, km3/yr	35	296	731	399	106	929	425	2922
Throughput/Station.	3911	4933	5851	6234	3118	8223	6078	6152
1996								
Πρατ.	9	60	128	67	26	111	66	467
Mofuels, km3/yr	37	292	702	408	90	893	422	2844
Throughput/Station.	4139	4873	5485	6089	3465	8042	6390	6090
1995								
Πρατ.	8	57	128	64	25	108	67	457
Mofuels, km3/yr	35	318	705	414	89	914	450	2927
Throughput/Station.	4392	5585	5506	6476	3570	8466	6719	6404
1994								
Πρατ.	9	60	121	59	21	103	66	439
Mofuels, km3/yr	39	328	697	424	78	897	454	2918
Throughput/Station.	4364	5469	5761	7184	3734	8705	6881	6646

Πηγή
Πηγή : UFIP

537. Από τον παραπάνω πίνακα φαίνεται ότι η Total έχει την υψηλότερη διακίνηση με 7.970 κ.μ. ανά χώρο, ακολουθούμενη από την Exxon με 6.482 κ.μ. Ωστόσο, όλες οι ηγετικές εταιρείες της αγοράς έχουν διακίνηση άνω των 5.000 κ.μ. Σε γενικές γραμμές, μπορεί να υποστηριχθεί ότι η μέση διακίνηση είναι αρκετά υψηλή συγκρινόμενη με το μέσο όρο των πρατηρίων εκτός αυτοκινητοδρόμων. Όμως, αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι τα πρατήρια αυτοκινητοδρόμων είναι εν γένει μεγαλύτερα σε μέγεθος από τα συνήθη πρατήρια εκτός αυτοκινητοδρόμων.
538. Μέση διακίνηση μεταξύ 3.000 και 3.500 κ.μ. ανά χώρο θεωρείται από τον κλάδο ότι επιτρέπει σε ένα σύνθηρες πρατήριο να φθάσει την ελάχιστη αποδοτική κλίμακα («ε.α.κ.»). Όμως, δεδομένου ότι τα πρατήρια αυτοκινητοδρόμων πρέπει να καλύπτουν υψηλότερο κόστος από τα συνήθη πρατήρια, μπορεί να θεωρηθεί μία υψηλότερη μέση διακίνηση για τη διασφάλιση της ελάχιστης αποδοτικής κλίμακας. Διακίνηση 6.000 κ.μ. (διπλάσια της μέσης ε.α.κ. διακίνησης μπορεί εύλογα να θεωρηθεί ως ένα σημείο μηδενικών κερδών. Χρησιμοποιώντας αυτή την προσέγγιση, φαίνεται ότι δεν υπάρχουν αξιοσημείωτες διαφορές μεταξύ των διάφορων δραστηριοποιούμενων στην αγορά επιχειρήσεων όσον αφορά την αποδοτικότητα του κόστους. Τρεις δραστηριοποιούμενες στην αγορά επιχειρήσεις (η Total⁶¹, η Exxon και η Elf) επιτυγχάνουν σε μεγάλο βαθμό το στόχο, ενώ άλλες δύο (η Shell και η BP/Mobil) βρίσκονται πολύ κοντά.

61. Πρέπει επίσης να ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι η Total εξαγόρασε πρόσφατα τη Fina που έχει τη χαμηλότερη απόδοση όσον αφορά τη διακίνηση ανά θέση.

Τιμές

539. Προκειμένου να εκτιμηθεί πλήρως το ανταγωνιστικό περιβάλλον της διανομής μικρών ποσοτήτων καυσίμων κίνησης σε γαλλικούς αυτοκινητοδρόμους με δίοδια, αξίζει να θεωρηθεί ως αναφορά η γαλλική αγορά διάθεσης μικρών ποσοτήτων καυσίμων κίνησης συνολικά, που αναφέρθηκε από τα κοινοποιούντα μέρη ως μία από τις ανταγωνιστικότερες στην Ευρώπη.
540. Όπως φαίνεται στα σημεία 518-520 παραπάνω, η Γαλλία έχει κατά πολύ υψηλότερη διαφορά τιμών. Η σύγκριση με στοιχεία διαφόρων χωρών μπορεί ορισμένες φορές να είναι παραπλανητική λόγω των διαφορετικών όρων ανταγωνισμού που υπάρχουν σε κάθε εθνική αγορά. Σε ορισμένες χώρες όπως η Αυστρία και οι Κάτω Χώρες, για παράδειγμα, οι γενικές τιμές προ φόρου εκτός αυτοκινητοδρόμων είναι άκρως υψηλές και αυτό εξηγεί εν μέρει τη χαμηλότερη διαφορά με τιμές σε αυτοκινητοδρόμους. Επίσης, με εξαίρεση τη Γαλλία, σε όλες αυτές τις χώρες η διέλευση από τους αυτοκινητοδρόμους είναι δωρεάν. Το στοιχείο αυτό συνηγορεί υπέρ μιας εντονότερης ανταγωνιστικής πίεσης που ασκείται από πρατήρια εκτός αυτοκινητοδρόμων σε πρατήρια σε αυτοκινητοδρόμους. Όμως, η κατάσταση στη Γαλλία μπορεί να συγκριθεί με το ΗΒ εφόσον οι τιμές πρατηρίου προ φόρου στην τελευταία χώρα προσεγγίζουν με τις τιμές προ φόρου στη Γαλλία. Παρ' όλα αυτά, το ΗΒ έχει διαφορά τιμών πέντε φορές μικρότερη από την αντίστοιχη της Γαλλίας. Επίσης η κατάσταση στη Γερμανία μπορεί να συγκριθεί ενδεικτικά με τη Γαλλία εφόσον οι διαφορές δεν είναι ιδιαίτερα έντονες.
541. Το ακόλουθο σχεδιάγραμμα δείχνει σύγκριση μεταξύ των τιμών της Εχxon σε αυτοκινητοδρόμους και των τιμών δικτύου της Εχxon στη Γαλλία, στο ΗΒ και τη Γερμανία.

	Γαλλία	ΗΒ	Γερμανία
Τιμές προ φόρου της Εχxon σε αυτοκινητοδρόμους – βενζίνη	[...]*	[...]*	[...]*
Μέση τιμή προ φόρου της Εχxon στο δίκτυο – βενζίνη			
Τιμές προ φόρου της Εχxon σε αυτοκινητοδρόμους – πετρέλαιο ντήζελ			
Μέση τιμή προ φόρου της Εχxon στο δίκτυο – πετρέλαιο ντήζελ			

542. Ας σημειωθεί ότι οι διαφορές τιμών μεταξύ αυτών των χωρών είναι πολύ σημαντικές και δύσκολα εξηγούνται από το υψηλότερο κόστος στη Γαλλία σε αντίθεση με το ΗΒ και τη Γερμανία. Ακόμα και αν θεωρηθεί ότι μέρος από το κόστος που παραθέτουν τα μέρη για τους αυτοκινητοδρόμους στη Γαλλία δεν υπάρχει στο ΗΒ και τη Γερμανία (όπως μισθώματα για την παραχώρηση αποκλειστικού δικαιώματος εκμετάλλευσης), το υπόλοιπο κόστος φαίνεται να είναι κοινό επιπλέον κόστος που

πρέπει να καλύψει η εταιρεία διανομής μικρών ποσοτήτων κατά τη λειτουργία ενός πρατηρίου σε αυτοκινητόδρομο ανεξαρτήτως της χώρας.

543. Σύγκριση των μικτών περιθωρίων κέρδους και του κόστους που φέρει η Ecxop σε αυτοκινητοδρόμους στη Γαλλία, στο ΗΒ και τη Γερμανία μπορεί να είναι επεξηγηματική εν προκειμένω. Ειδικότερα, είναι χρήσιμο να συγκρίνουμε αυτό που τα μέρη αποκαλούν στα στοιχεία που υπέβαλαν «άλλο κόστος διανομής μικρών ποσοτήτων», που σημαίνει το κόστος που καλύπτει όλες τις άμεσες (όπως εκμισθώσεις γαιών, διαφήμιση, προσωπικό διανομής μικρών ποσοτήτων) και έμμεσες (όπως γενικά έξοδα της εταιρείας, συστήματα) που συνδέονται ειδικότερα με τη λειτουργία και τη διαχείριση της δραστηριότητας διανομής μικρών ποσοτήτων στη συγκεκριμένη χώρα. Δεν περιλαμβάνεται το κόστος μεταφοράς και παράδοσης.

Αυτοκινητόδρομοι – 1998	Γαλλία	ΗΒ	Γερμανία
Κόστος διανομής μεγάλων ποσοτήτων Ecxop– βενζίνη		[...]*	
Κόστος διανομής μεγάλων ποσοτήτων Ecxop – πετρέλαιο ντήζελ		[...]*	
Μικτά περιθώρια κέρδους της Ecxop – βενζίνη		[...]*	
Μικτά περιθώρια κέρδους της Ecxop – πετρέλαιο ντήζελ		[...]*	

Τα στοιχεία εκφράζονται σε USD για μετρικούς τόνους

544. Από τον παραπάνω πίνακα φαίνεται ότι αυτό το κόστος που τα μέρη θεωρούν ως την αιτία της επιβάρυνσης της τιμής στους γαλλικούς αυτοκινητοδρόμους είναι χαμηλότερο στη Γαλλία απ' ό,τι στο ΗΒ και τη Γερμανία. Αντιθέτως, τα μικτά περιθώρια κέρδους και οι τιμές στη Γαλλία είναι σημαντικά υψηλότερα απ' ό,τι στο ΗΒ και τη Γερμανία.
545. Ούτε μπορεί να υποστηριχθεί ότι η σύγκριση των παραπάνω στοιχείων είναι παραπλανητική λόγω της διαφορετικής δομής του δικτύου διανομής μικρών ποσοτήτων της Ecxop σε κάθε χώρα. Εν προκειμένω, αρκεί να αναφερθεί ότι το δίκτυο της Ecxop στους γαλλικούς αυτοκινητοδρόμους αποτελείται αποκλειστικά από ιδιόκτητα πρατήρια της εταιρείας, δηλαδή τα πρατήρια για τα οποία η Ecxop φέρει το υψηλότερο δυνατό κόστος.
546. Στην απάντησή τους στην κοινοποίηση των αιτιάσεων, τα μέρη σημειώνουν ότι τα στοιχεία για το κόστος που παρατίθενται παραπάνω ως αντιπροσωπευτικά των πρατηρίων σε αυτοκινητοδρόμους περιλαμβάνουν πράγματι πρατήρια σε αυτοκινητοδρόμους και εκτός αυτοκινητοδρόμων. Από την άποψη αυτή, αξ σημειωθεί ότι τα στοιχεία στα οποία βασίστηκε η Επιτροπή υποβλήθηκαν από τα μέρη ως απάντηση σε αίτημα προσκόμισης στοιχείων το οποίο ζητούσε κατηγορηματικά τα σχετικά με το κόστος στοιχεία για τα πρατήρια σε αυτοκινητοδρόμους. Τοιουτοτρόπως η Επιτροπή υποθέτει ότι τα μέρη θεωρούν αυτά

τα στοιχεία κάπως αντιπροσωπευτικά και για το κόστος των πρατηρίων που διαθέτουν σε αυτοκινητοδρόμους.

547. Σε κάθε περίπτωση, ακόμα και αν η εκτίμηση βασιστεί σε αυτά τα στοιχεία που τα μέρη δεν αμφισβητούν, φαίνεται ότι τα περιθώρια κέρδους που δημιουργούνται για τα πρατήρια που λειτουργούν σε γαλλικούς αυτοκινητοδρόμους είναι ανεξήγητα υψηλά. Εν προκειμένω, όπως σημειώθηκε παραπάνω, οι τιμές πρατηρίου προ φόρου στους γαλλικούς αυτοκινητοδρόμους είναι κατά μέσο όρο από [...] *% έως [...] *% υψηλότερες από τις συνολικές τιμές πρατηρίου προ φόρου που ισχύουν στη Γαλλία. Τα μέρη υποστηρίζουν ότι οι διαφορές αυτές προκύπτουν από το υψηλότερο κόστος που φέρει μία εταιρεία διανομής μικρών ποσοτήτων όταν λειτουργεί ένα πρατήριο σε αυτοκινητόδρομο. Ειδικότερα, ισχυρίζονται:
- i)* ότι όλα τα γαλλικά πρατήρια που έχουν παραχωρηθεί σε αυτοκινητοδρόμους (που αποτελούν το [...] *% των πρατηρίων της Εχχοπ) πρέπει να καταβάλλουν σχετικά με τον όγκο μισθώματα της τάξης των [...] *% σαντίμ/λίτρο στον ανάδοχο· *ii)* ότι τα πρατήρια σε αυτοκινητοδρόμους συνεπάγονται υψηλότερο κόστος επένδυσης για την παροχή πρόσθετων εγκαταστάσεων που απαιτεί ο ανάδοχος: τυπικά, μεταξύ αυτών είναι συμπληρωματικές δεξαμενές αποθήκευσης καυσίμων, επιπλέον εγκαταστάσεις πλυντηρίου, στάθμευσης κλπ, και το προκύπτον πρόσθετο κόστος ανέρχεται σε [...] *% σαντίμ/λίτρο·
- iii)* ότι τα πρατήρια σε αυτοκινητοδρόμους πρέπει να είναι ανοικτά καθημερινά ολόκληρο το 24ωρο. Το πρόσθετο κόστος ανέρχεται περίπου σε [...] *% σαντίμ/λίτρο·
- iv)* ότι η χρήση δελτίων καυσίμων για τους στόλους είναι υψηλότερη σε αυτοκινητοδρόμους, πράγμα που οδηγεί σε πρόσθετο κόστος περίπου [...] *% σαντίμ/λίτρο.
- Στο συνολικό αυτό κόστος οφείλεται μεγάλο μέρος των διαφορών - [...] *% για τη βενζίνη κίνησης και [...] *% για το πετρέλαιο ντήζελ.

548. Ωστόσο, ακόμα και αν γίνουν αποδεκτές οι ευρείες εκτιμήσεις των μερών, εξακολουθεί να υπάρχει ανεξήγητη σημαντική διαφορά της τάξης του 20-30%. Βραχυπρόθεσμα, βάσει του υπολογισμού που έκαναν τα μέρη, εξακολουθεί να υπάρχει περιθώριο κέρδους μέχρι 10 σαντίμ/λίτρο, πράγμα που δεν εξηγείται από κανένα πρόσθετο κόστος.

549. Υπό το πρίσμα των προαναφερομένων φαίνεται ότι τα συνολικά περιθώρια και τελικώς τα κέρδη των εταιρειών διανομής μικρών ποσοτήτων καυσίμων κίνησης σε γαλλικούς αυτοκινητοδρόμους είναι υψηλότερα από αυτά που δημιουργούνται σε πρατήρια εκτός αυτοκινητοδρόμων στη Γαλλία. Οι αποδόσεις αυτές είναι επίσης υψηλότερες από αυτές που δημιουργούνται σε πρατήρια αυτοκινητοδρόμων των άλλων κρατών μελών που εξετάστηκαν παραπάνω.

Τάσεις των τιμών

550. Η σύγκριση των τάσεων των τιμών την τελευταία τετραετία μεταξύ των τιμών σε πρατήρια σε αυτοκινητοδρόμους και εκτός αυτοκινητοδρόμων στη Γαλλία είναι επίσης επεξηγηματική.

Τιμές πρατηρίου	1995	1996	1997	1998
USD/τόνο	Φόροι	Φόροι	Φόροι	Φόροι
	META ANEY	META ANEY	META ANEY	META ANEY

Αυτοκινητόδρομοι	Βενζίνη	1630	378	1653	380	1500	364	1465	327
	Πετρέ- λαιο ντήζελ	1007	331	1066	355	984	339	934	286
Διανομή μικρών ποσοτήτων – εκτός αυτοκινητοδρόμων	Βενζίνη	1568	326	1598	334	1426	302	1384	260
	Πετρέ- λαιο ντήζελ	949	282	1006	305	909	277	848	215
Δέλτα τιμών	βενζίνη	62	52	55	46	75	62	80	67
Πρατήρια σε αυτοκινητοδρόμους συγκριτικά προς πρατήρια εκτός αυτοκινητοδρόμων	Πετρέ- λαιο ντήζελ	59	49	60	50	75	62	87	72

551. Από τον παραπάνω πίνακα φαίνεται ότι σε απόλυτους όρους οι τιμές προ φόρου μειώθηκαν τόσο στα πρατήρια σε αυτοκινητοδρόμους όσο και στα πρατήρια εκτός αυτοκινητοδρόμων λόγω μείωσης της τιμής του αργού πετρελαίου. Όμως, σε σχετικούς όρους φαίνεται ότι οι τιμές πρατηρίου προ φόρου έχουν ακολουθήσει διαφορετικές τάσεις, με τις τιμές εκτός αυτοκινητοδρόμων να σημειώνουν δραματικότερη πτώση. Εν προκειμένω, είναι εντυπωσιακό το γεγονός ότι οι διαφορές μεταξύ τιμών σε πρατήρια σε αυτοκινητοδρόμους και εκτός αυτοκινητοδρόμων αυξήθηκαν σε κλίμακα 30-40%.
552. Ουσιαστικά, ο παραπάνω πίνακας δείχνει ότι, κατ' αρχήν, η αγορά διανομής μικρών ποσοτήτων καυσίμων κίνηση σε αυτοκινητοδρόμους με διόδια στη Γαλλία δεν έχει σχέση με τις τάσεις των τιμών που κυριαρχούν στη γειτονική αγορά πρατηρίων εκτός αυτοκινητοδρόμων· δεύτερον, οι δραστηριοποιούμενες στην αγορά αυτοκινητοδρόμων με διόδια επιχειρήσεις φαίνεται να έχουν επιτύχει μία υπερ-ανταγωνιστική ισορροπία που δεν στρεβλώνεται από το έντονο ανταγωνιστικό παιχνίδι των διάφορων δραστηριοποιούμενων στην αγορά εκτός αυτοκινητοδρόμων επιχειρήσεων.
553. Τέλος, όσον αφορά το βαθμό ανταγωνισμού τιμών που υπάρχει μεταξύ των διάφορων επιχειρήσεων διανομής μικρών ποσοτήτων στη συγκεκριμένη αγορά επιχειρήσεων, αξίζει να σημειωθεί ότι διαφορές τιμών είναι αμελητέες. Σε γενικές γραμμές, οι τιμές αλληλοακολουθούνται στενά και οι αποκλίσεις μεταξύ των τιμών των διάφορων εταιρειών διανομής μικρών ποσοτήτων είναι ασήμαντες. Αυτή η έλλειψη ανταγωνισμού τιμών αποτελεί εκ νέου ένδειξη ότι κάθε εταιρεία διανομής μικρών ποσοτήτων είναι ικανοποιημένη με τις αποδόσεις της και ότι η αγορά έχει επιτύχει μία υπερ-ανταγωνιστική ισορροπία.

Φραγμοί εισόδου – Επέκταση – Δυνητικός ανταγωνισμός

Φραγμοί εισόδου

554. Ο κλάδος αναγνωρίζει ότι ορισμένοι παράγοντες εισέρχονται στην αγορά διανομής μικρών ποσοτήτων καυσίμων κίνησης στους αυτοκινητοδρόμους με διόδια δυσκολότερα απ' ό,τι στην αγορά πρατηρίων διανομής μικρών ποσοτήτων συνολικά. Αυτό ισχύει και για τη Γαλλία.
555. Κατ' αρχήν, η κατασκευή νέου χώρου σε αυτοκινητόδρομο απαιτεί κάποια επένδυση. Τα μέρη εκτιμούν ότι το κόστος της κατασκευής νέου χώρου σε αυτοκινητόδρομο μπορεί να είναι 5-10 φορές υψηλότερο από το αντίστοιχο για ένα συνήθη χώρο κόστος. Σύμφωνα με τα μέρη ένας χώρος που εξυπηρετεί και τα δύο ρεύματα κυκλοφορίας μπορεί να κοστίσει μέχρι [...] * USD και ένας χώρος που εξυπηρετεί το ένα ρεύμα κυκλοφορίας [...] * USD ενώ ένας χώρος εκτός αυτοκινητοδρόμου κοστίζει εν γένει γύρω στα [...] * USD. Το πρόσθετο κόστος προκύπτει βασικά από την απαίτηση διάθεσης συμπληρωματικών εγκαταστάσεων όπως δεξαμενές αποθήκευσης καυσίμων, συμπληρωματικές εγκαταστάσεις πλυντηρίου, στάθμευσης κλπ.
556. Δεύτερον, η διαδικασία έγκρισης ενός νέου χώρου μπορεί να είναι χρονοβόρα. Συνολικά, στη Γαλλία, απαιτείται χρονική περίοδος 1-2 ετών για την ολοκλήρωση της κατασκευής ενός χώρου σε αυτοκινητόδρομο, υπολογίζοντας επίσης το χρόνο απόκτησης της απαιτούμενης άδειας και περάτωσης των διαδικασιών του διαγωνισμού.
557. Τρίτον, η κατασκευή νέων πρατηρίων ρυθμίζεται σε μεγάλο βαθμό και ελέγχεται προσεκτικά από τις αρμόδιες για τις εθνικές οδούς αρχές της Γαλλίας. Μεταξύ άλλων, ρυθμίζεται και η απόσταση μεταξύ των πρατηρίων στους αυτοκινητοδρόμους. Αυτό περιορίζει σαφώς τις δυνατότητες ανάπτυξης νέων χώρων.
558. Τέταρτον, η αγορά είναι ήδη αρκετά κορεσμένη όσον αφορά τους υπάρχοντες χώρους και αυτό μειώνει περαιτέρω τη δυνατότητα δημιουργίας νέων πρατηρίων.
559. Στην πραγματικότητα, η σπανιότητα νέων χωρών από κοινού με τους λοιπούς παράγοντες που παρατίθενται παραπάνω εμπόδιζε εκ παραδόσεως την είσοδο νεοεισερχομένων στην αγορά σε αυτοκινητοδρόμους με διόδια στη Γαλλία. Είναι πολύ ενδεικτικό το γεγονός ότι την τελευταία δεκαετία, μόνον τρία πρατήρια σε αυτοκινητοδρόμους κατακυρώθηκαν με διαγωνισμό σε εταιρείες που, πριν το 1989, δεν αντιπροσωπεύονταν στους γαλλικούς αυτοκινητοδρόμους. Ένα πρατήριο κατακυρώθηκε στη Leclerc (γαλλική εταιρεία υπεραγορών) και δύο πρατήρια στη Dyneff (σημαντικός ανεξάρτητος μεταπωλητής).
560. Τα μέρη ισχυρίζονται ότι υπάρχει ένα στοιχείο αμφισβητησιμότητας στην αγορά λόγω του γεγονότος ότι άδειες παραχώρησης δικαιώματος αποκλειστικής εκμετάλλευσης χώρων είναι περιορισμένης διάρκειας και παραχωρούνται περιοδικά από τις αρμόδιες για τις εθνικές οδούς αρχές. Οι αυτοκινητόδρομοι στη Γαλλία ανήκουν είτε στην κεντρική κυβέρνηση, στην τοπική αυτοδιοίκηση, είτε εξ ολοκλήρου ή εν μέρει σε ιδιωτικές εταιρείες. Οι τελευταίες κατακυρώνουν τα δικαιώματα κατασκευής και λειτουργίας αυτοκινητοδρόμων βάσει «δικαιωμάτων αποκλειστικής εκμετάλλευσης» από την εθνική κυβέρνηση/ τοπική αυτοδιοίκηση. Με τη σειρά τους παραχωρούν δικαιώματα αποκλειστικής εκμετάλλευσης για

πρατήρια διανομής μικρών ποσοτήτων σε εταιρείες διανομής μικρών ποσοτήτων καυσίμων κίνησης. Στην περίπτωση των αυτοκινητοδρόμων για τους οποίους έχει παραχωρηθεί δικαίωμα αποκλειστικής εκμετάλλευσης, η διάρκεια τείνει να είναι μεταξύ 15 και 30 ετών, καίτοι αυτά που κατακυρώνονται απευθείας από την εθνική κυβέρνηση/ τοπική αυτοδιοίκηση είναι εν γένει για 30 έτη.

561. Βάσει αυτών των στοιχείων, ας σημειωθεί ότι το σύστημα αυτό, καίτοι θεωρητικά αποσκοπούσε στη δημιουργία κάποιας μορφής ανταγωνισμού για την ανακατανομή ενός υπάρχοντος χώρου, ουδέποτε λειτούργησε σωστά. Στην πραγματικότητα, τα μέρη αναγνωρίζουν ότι δεν ενημερώνονται για κάποιο νέο υποψήφιο που θα αποκτήσει υπάρχοντα πρατήρια σε αυτοκινητοδρόμους μετά τη λήξη της αρχικής περιόδου του δικαιώματος αποκλειστικής εκμετάλλευσης. Αυτό οφείλεται στο ότι η πρακτική του κλάδου είναι να επιτύχει ο υπάρχων προμηθευτής παράταση της ισχύος του αρχικού δικαιώματος αποκλειστικής εκμετάλλευσης, συνήθως σε συνδυασμό με εγκριθείσα επένδυση ή εκσυγχρονισμό του πρατηρίου, πριν τη λήξη της αρχικής περιόδου ισχύος του δικαιώματος αποκλειστικής εκμετάλλευσης

Δυνητικός ανταγωνισμός

562. Ας σημειωθεί επίσης ότι δεν υπάρχει πραγματική απειλή δυνητικού ανταγωνισμού στην αγορά αυτοκινητοδρόμων με διόδια στη Γαλλία. Εν προκειμένω, η σημαντικότερη πηγή ανταγωνισμού στη διανομή μικρών ποσοτήτων καυσίμων κινήσεως στη Γαλλία προέρχεται από καταστήματα αυτοεξυπηρέτησης και υπεραγορές (υπερβαίνουν το 50% των συνολικών πωλήσεων στη Γαλλία). Οι συγκεκριμένες δραστηριοποιούμενες στην αγορά επιχειρήσεις έχουν αναπτύξει ειδικότερα τη διανομή μικρών ποσοτήτων καυσίμων ως συμπληρωματική δραστηριότητα της βασικής επιχειρηματικής δραστηριότητάς τους. Η επέκταση των πωλήσεών τους βασίζεται κυρίως στη δυνατότητα διατήρησης χαμηλών τιμών επιτυγχάνοντας αποτελεσματικότητα του κόστους. Αυτό με τη σειρά του καθίσταται δυνατό χάρη στις υλικοτεχνικές συνέργιες που υπάρχουν μεταξύ των βασικών δραστηριοτήτων τους και της δραστηριότητας διανομής μικρών ποσοτήτων καυσίμων κινήσεως. Ειδικότερα, η διάταξη των υπεραγορών παρέχει ένα κατάλληλο εξωτερικό χώρο διάθεσης καυσίμων κινήσεως στο χώρο στάθμευσης αυτοκινήτων επωφελούμενη από το μεγάλο αριθμό πελατών που πραγματοποιούν τις αγορές τους στο υπερκατάστημα. Αυτό παρέχει στην επιχείρηση υψηλή διακίνηση με χαμηλό λειτουργικό κόστος. Όμως, όλοι αυτοί οι παράγοντες δεν μπορούν να αναπαραχθούν εύκολα στους αυτοκινητοδρόμους. Στην πραγματικότητα, μέχρι σήμερα, με μία μόνο ασήμαντη εξαίρεση (η Leclerc έχει ένα πρατήριο με τιμές χαμηλότερες από το μέσο επίπεδο), καμία από τις αλυσίδες καταστημάτων αυτοεξυπηρέτησης δεν έχει παρουσία στους γαλλικούς αυτοκινητοδρόμους. Οι περισσότερες αλυσίδες καταστημάτων αυτοεξυπηρέτησης και υπεραγορών που δραστηριοποιούνται στη διάθεση μικρών ποσοτήτων καυσίμων κίνησης ανέφεραν στις απαντήσεις τους στην έρευνα της Επιτροπής ότι δεν προτίθενται να εισέλθουν στην αγορά των αυτοκινητοδρόμων με διόδια ακριβώς για τους προαναφερόμενους λόγους. Επιπλέον, επισημαίνουν το γεγονός ότι είναι δυσκολότερο να εισέλθουν στην αγορά αυτοκινητοδρόμων με διόδια εάν δεν διαθέτουν επαρκώς μεγάλο αριθμό πρατηρίων.

ΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΜΕΤΑ ΤΗ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗ: ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΣ ΤΗΣ ΠΡΑΞΗΣ ΣΤΟΝ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟ

563. Όπως αναφέρθηκε παραπάνω, η κατάσταση πριν τη συγκέντρωση δείχνει ήδη έλλειμμα ανταγωνισμού το οποίο εξηγείται από διάφορους παράγοντες. Η αγορά είναι ιδιαίτερα συγκεντρωμένη με 5 εταιρείες (TotalFina, Elf, Shell, Esso και BP/Mobil) που καλύπτουν σχεδόν το 90% των πωλήσεων. Δεν υπάρχει παρουσία κάποιου επιθετικού ανταγωνιστή όπως στην αγορά εκτός των αυτοκινητοδρόμων. Η αγορά διαθέτει επαρκή στεγανά έναντι οποιασδήποτε ανταγωνιστικής απειλής με υψηλούς φραγμούς εισόδου. Επίσης, ανεξάρτητες εταιρείες διανομής και ειδικότερα υπεραγορές που θεωρητικά θα ήσαν ιδανικοί υποψήφιοι για να εισέλθουν στη συγκεκριμένη αγορά, δεν έδειξαν ενδιαφέρον ούτε ήσαν σε θέση να το πράξουν.
564. Ο αντίκτυπος της παρούσας πράξης πρέπει να εκτιμηθεί με βάση τα παραπάνω περιγραφόμενα στοιχεία, λαμβάνοντας επίσης υπόψη τα χαρακτηριστικά που αναφέρονται στο τμήμα για τα διαρθρωτικά χαρακτηριστικά των αγορών διάθεσης μικρών ποσοτήτων καυσίμων κίνησης εν γένει. Κατ' αρχήν, η πράξη επιφέρει περαιτέρω αύξηση στη συγκέντρωση της αγοράς. Κατ' ουσία, η πράξη οδηγεί στην απομάκρυνση ενός ανταγωνιστή μεσαίου μεγέθους από την αγορά.
565. Το σημαντικότερο, η πράξη θα αλλάξει τη δομή της αγοράς καθώς θα οδηγήσει στη σύσταση μιας νέας δύναμης από το ζεύγος Exxon/Mobil BP/Mobil, που θα κατέχει από κοινού μία θέση στην αγορά σχεδόν συγκρίσιμη με τον υπ' αριθμό 2 ανταγωνιστή. Συνολικά, η πράξη έχει σημαντική δυσμενή επίπτωση με την αναδιάρθρωση της εσωτερικής ισορροπίας του ολιγοπωλίου. Αντί των 5 δραστηριοποιούμενων στην αγορά επιχειρήσεων, οι 3 εκ των οποίων κατέχουν σχετικώς χαμηλά μερίδια αγοράς, το νέο τοπίο θα χαρακτηρίζεται από την παρουσία δύο μεγάλων δραστηριοποιούμενων στην αγορά επιχειρήσεων, συγκεκριμένα την Total/Fina με [30-40]*% και την Elf με [20-30]*, και επιπλέον μία συγκρίσιμη τρίτη δύναμη αποτελούμενη από την Exxon και τη BP/Mobil, που κατέχουν από κοινού [20-30]*% και μία μικρότερη δραστηριοποιούμενη στην αγορά επιχείρηση, τη Shell, με [10-20]*%.
566. Η ανταγωνιστική σχέση μεταξύ των μελών του ολιγοπωλίου θα αλλάξει ως προς το ότι θα αυξηθεί το πεδίο το σχετικό με την επιβολή αντιποίνων. Όσο υψηλότερα και πιο ισόρροπα είναι τα μερίδια αγοράς των συμμετεχόντων, τόσο ευρύτερες και σοβαρότερες είναι οι συνέπειες των ανταγωνιστικών ενεργειών όσον αφορά την επιβολή αντιποίνων απ' ό,τι με την παρούσα δομή εφοδιασμού.
567. Στο σενάριο πριν τη συγχώνευση, οι τρεις μεσαίου μεγέθους δραστηριοποιούμενες στην αγορά επιχειρήσεις μπορεί να αποτελούν ακόμα ανησυχητικούς παράγοντες για την ισορροπία του ολιγοπωλίου. Ειδικότερα, μπορούν να επιδιώκουν νομίμως να επεκτείνουν τα μερίδια αγοράς τους υπό το πρίσμα της ικανοποιητικής απόδοσής τους ως προς την αποτελεσματικότητα του κόστους. Επιπλέον, και οι τρεις εταιρείες αντιπροσωπεύουν τους μόνους πολυεθνικούς «κολοσσούς», όντας τοιούτοτρόπως σε θέση να αποτελούν διαρκή ανταγωνιστική απειλή για οιαδήποτε εθνική εταιρεία κατέχει ηγετική θέση. Μετά τη συγκέντρωση, η δομή της αγοράς θα είναι τέτοια ώστε καμία ανταγωνιστική κίνηση δεν θα καθίσταται δυνατή χωρίς να προκαλεί ισχυρή και ευρεία αντίδραση. Λόγω της χαμηλής αύξησης της ζήτησης καυσίμων, οιαδήποτε απόπειρα μιας από τις δραστηριοποιούμενες στην αγορά επιχειρήσεις για αύξηση των πωλήσεών της θα συμβεί αναπόφευκτα εις βάρος των άλλων

δραστηριοποιούμενων στην αγορά επιχειρήσεων. Επιπλέον, δεδομένης της ομοιογένειας του προϊόντος, η μόνη πιθανή ανταγωνιστική στρατηγική που αποσκοπεί στην απόκτηση μεριδίων της αγοράς είναι η μείωση των τιμών. Όμως, οιαδήποτε περικοπή των τιμών θα προκαλέσει, αναπόφευκτα, αντίποινα από άλλες δραστηριοποιούμενες στην αγορά επιχειρήσεις που θα θεωρήσουν ότι πλήττονται άμεσα. Δεδομένου επιπλέον ότι 3 από τις 5 δραστηριοποιούμενες στην αγορά επιχειρήσεις έχουν ιδιαίτερα ένα πυκνό δίκτυο παρουσίας στην επικράτεια, και ότι είναι εξίσου αποτελεσματικές ως προς το κόστος, ο ανταγωνισμός τιμών θα αποφευχθεί με κάθε τίμημα. Η Shell, το μόνο «μικρό» μέλος του ολιγοπωλίου που παραμένει και θα μπορούσε να έχει διαφορετικά κίνητρα, διατρέχει όμως πολύ σοβαρούς κινδύνους εάν επρόκειτο να ανταγωνιστεί σθεναρά, εφόσον έχει μικρότερη κάλυψη της αγοράς από τις μεγαλύτερες εταιρείες διανομής μικρών ποσοτήτων, και συνεπώς είναι ευκολότερο να επηρεαστεί. Κατ' ουσία, η συγκέντρωση θα καταστήσει ευκολότερη την εφαρμογή και παρακολούθηση της αντίδρασης μεταξύ των λιγοστών εταιρειών που κατέχουν δεσπόζουσα θέση στην αγορά, επιδεινώνοντας παράλληλα περαιτέρω την πενιχρή οικονομική απόδοση της αγοράς.

568. Υπό το πρίσμα των προαναφερόμενων, φαίνεται ότι η πράξη οδηγεί στην ενίσχυση της συλλογικής δεσπόζουσας θέσης που κατέχουν οι TotalFina, Elf, Shell, Esso και BP/Mobil ως αποτέλεσμα της οποίας θα παρακωλύοταν σημαντικά ο πραγματικός ανταγωνισμός στην κοινή αγορά.

ΓΕΡΜΑΝΙΑ

ΓΕΝΙΚΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ

Διύλιση

569. Σήμερα λειτουργούν 17 διυλιστήρια καυσίμων στη Γερμανία, σε παράκτιες περιοχές ή στην ενδοχώρα. Οι βασικές εταιρείες εκμετάλλευσης διυλιστηρίων είναι οι Exxon, Shell, BP/Mobil και DEA που κατέχουν γύρω στο 42% της συνολικής παραγωγικής ικανότητας. Και οι τρεις εταιρείες έχουν κάθετη ολοκληρωμένη διάρθρωση υπό την έννοια ότι δραστηριοποιούνται και στο στάδιο της διανομής μικρών και μεγάλων ποσοτήτων καυσίμων κινήσεως. Οι περισσότερες από τις άλλες εταιρείες εκμετάλλευσης διυλιστηρίων (όπως οι Conoco, Elf, Total, Agip, OMV) είναι επίσης εταιρείες πετρελαιοειδών με κάθετη ολοκληρωμένη διάρθρωση. Εταιρείες εκμετάλλευσης διυλιστηρίων χωρίς ολοκληρωμένη διάρθρωση όπως οι Ruhr Oel, Wintershall, Beta, Holborn καλύπτουν το 43% της συνολικής γερμανικής παραγωγής. Τα εν λόγω διυλιστήρια έχουν συνολική ικανότητα 2.186 KBD. Η κατανάλωση σε ολόκληρη τη Γερμανία (πετρέλαιο ντήζελ/βενζίνη/καύσιμα κίνησης) έφθασε συνολικά τα 622 εκατ. bbl το 1996. Σύμφωνα με την Eurostat, έχει καθαρές εισαγωγές γύρω στο 21% της παραγωγικής της ικανότητας, καίτοι ο αριθμός αυτός δεν περιλαμβάνει το νεοκατασκευασθέν διυλιστήριο Leuna. Είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι τα διυλιστήρια της ενδοχώρας δεν είναι σε θέση να πωλούν την πλεονάζουσα παραγωγή τους στην αγορά φορτίου και συνεπώς να την εμπορεύονται στη Γερμανία.

Υποδομή

570. Τα διυλιστήρια και η ικανότητα αποθήκευσης βρίσκονται για στρατηγικούς λόγους πλησίον των μεγαλύτερων περιοχών κατανάλωσης και η περιφερειακή ικανότητα αποθήκευσης εξασφαλίζει τον εφοδιασμό προϊόντος στα πιο απομακρυσμένα μέρη της Γερμανίας. Ο Ρήνος συνδέει τα διυλιστήρια που βρίσκονται στο δυτικό τμήμα (Gelsenkirchen VEBA, Wesseling DEA, Godorf Shell, Καρλσρούη Esso/DEA/VEBA/Conoco) και έμμεσα μέσω του Mittellandkanal το διυλιστήριο Wintershall. Η πρόσβαση στα διυλιστήρια του νότιου τμήματος (Ingolstadt Esso, Vohburg BP/Mobil/AGIP/ RuhrOel) γίνεται μέσω του Δούναβη. Τρία διυλιστήρια συνδέονται με τον λιμένα του Αμβούργου (Heide DEA, Αμβούργο Holborn και Αμβούργο Shell). Τα διυλιστήρια της ενδοχώρας που δεν συνδέονται με λιμένα ή ποταμό εξυπηρετούν κυρίως την περιοχή στην οποία βρίσκονται ή σημαντική συγκέντρωση χώρων αποθήκευσης όπως στην περίπτωση του Leuna (Elf) για την περιοχή της Δρέσδης, του Burghausen (OMV) για το Μόναχο και την Αυστρία (μέσω αγωγού που συνδέεται με τον Δούναβη) και του Schwedt (DEA/RuhrOel/AGIP/Total/Elf) για την περιοχή του Βερολίνου. Οι περιοχές με υψηλά επίπεδα κατανάλωσης (Αμβούργο, Ανόβερο, Κολωνία, Φρανκφούρτη, Στουτγάρδη, Μόναχο, Βερολίνο, Δρέσδη κ.ά.) εφοδιάζονται με πωλήσεις από παρακείμενα διυλιστήρια.

571. Οι αγωγοί (τόσο οι αγωγοί προϊόντος όσο και ο αγωγός εφοδιασμού αεριωθουμένων του NATO) καλύπτουν το δυτικό και το νότιο τμήμα της Γερμανίας ενώ το ανατολικό τμήμα της Γερμανίας εξυπηρετείται από σημαντική αποθηκευτική ικανότητα που συνδέεται με αμφοτέρους τους αγωγούς και τον ποταμό Έλβα.

Αγωγοί συνδέουν όλες τις μεγαλύτερες τοποθεσίες αποθήκευσης με τα διυλιστήρια, καίτοι πρέπει να γίνει διάκριση μεταξύ των ιδιόκτητων αγωγών προϊόντος και του συστήματος αγωγού του ΝΑΤΟ που λειτουργεί με πλήρη ικανότητα και του οποίου η πρωταρχική λειτουργία είναι μεταφέρει καύσιμα αεριοποιημένων σε στρατιωτικούς αερολιμένες.

572. Το μεγαλύτερο μέρος της Γερμανίας μπορεί να εφοδιάζεται από την αγορά φορτίου μέσω μεταφοράς με φορτηγίδες στο Ρήνο, στο Δούναβη και τον Έλβα (που συνδέει το Αμβούργο με το ανατολικό τμήμα της Γερμανίας). Λόγω των διαφορών στη στάθμη του ύδατος οι φορτηγίδες περιορίζονται σε 1000 τόνους κατ' ανώτατο όριο. Η μεταφορά με φορτηγίδες στο Ρήνο επηρεάζεται τόσο από την υψηλή όσο και τη χαμηλή στάθμη του ύδατος. Καίτοι η ανυψούμενη στάθμη του ύδατος δεν έχει ουσιαστικά κανένα αντίκτυπο στο ναυολόγιο στο βαθμό που η κυκλοφορία δεν διακόπτεται (που είναι πολύ σπάνιο), η χαμηλή στάθμη του ύδατος έχει αντίκτυπο στο ναυολόγιο, διότι το φορτίο πρέπει να μειωθεί προκειμένου να εξασφαλιστεί το διάκενο μεταξύ των αβαθών υδάτων. Στη διάρκεια αυτών των περιόδων, το ναυολόγιο αυξάνει, καίτοι ο αντίκτυπος στις τιμές εξαρτάται και από την πραγματική κατάσταση της ζήτησης στα πρώτα στάδια του οικονομικού κύκλου. Σε περιόδους χαμηλής ζήτησης (ιδίως τους θερινούς μήνες, όπου η ζήτηση πετρελαίου εσωτερικής καύσης είναι χαμηλή), η χαμηλή στάθμη του ύδατος μπορεί να έχει αμελητέα επίπτωση στο ναυολόγιο. Σε περιόδους υψηλής ζήτησης, η χαμηλή στάθμη του ύδατος μπορεί να επηρεάσει σημαντικά το ναυολόγιο. Η διάρκεια της χαμηλής στάθμης του ύδατος στο Ρήνο κυμαίνεται τυπικά από μία εβδομάδα έως ένα μήνα το χρόνο.

Διανομή μεγάλων ποσοτήτων

573. Από την έρευνα αγοράς προκύπτει ότι η πρόσβαση στην αγορά διανομής μεγάλων ποσοτήτων είναι σχετικά εύκολη για εταιρείες διανομής μικρών ποσοτήτων. Τυπικά οι τιμές πωλήσεων που χρεώνονται σε ανεξάρτητους μεταπωλητές βασίζονται στις δημοσιευμένες τρέχουσες τιμές της OMR (η Έκθεση της Αγοράς Πετρελαιοειδών (Oil Market Report) είναι το τοπικό ισοδύναμο του Platt) με συμφωνημένες διαφορές για να καλύπτονται παράγοντες όπως οι διαφορετικές τοποθεσίες και οιαδήποτε παρεχόμενη υπηρεσία. Οι δημοσιευμένες τιμές της OMR είναι η τιμή που θα έπρεπε να καταβάλλει ένας μεταπωλητής για να αγοράσει καύσιμα κίνησης από εγκαταστάσεις αποθήκευσης πλησίον του Ρήνου. Παραβάλλουν τις δημοσιευμένες τιμές του Platt αλλά είναι υψηλότερες κατά περίπου 10-15%. Σύμφωνα με τα μέρη, τα έξοδα μεταφοράς με φορτηγίδα από την περιοχή ARA (Αμβέρσα – Ρότερνταμ – Άμστερνταμ) στην περιοχή της Καρλσρούης πρέπει να καλύπτουν περίπου το ήμισυ της διαφοράς μεταξύ των τιμών Platt και OMR. Το υπόλοιπο ήμισυ της διαφοράς αντιπροσωπεύει το συνολικό υπόλοιπο κόστος το οποίο καταβάλλει μία εταιρεία που μεταφέρει το προϊόν στη Γερμανία και το πωλεί σε πελάτες εκεί, συμπεριλαμβανομένων του κόστους διεκπεραίωσης, (όπως κόστος φόρτωσης και εκφόρτωσης των φορτηγίδων), του κόστους τερματικού σταθμού/αποθήκευσης, των τοπικών λιμενικών τελών (εάν υπάρχουν), της ασφάλισης, των αμοιβών του αρμόδιου για τις παραγγελίες και τις πωλήσεις προσωπικού κλπ και οιαδήποτε περιθωρίου κέρδους για την εταιρεία που πωλεί το προϊόν.
574. Τα μέρη εκτίμησαν ότι το 55% της αποθηκευτικής ικανότητας στη Γερμανία ανήκει σε ανεξάρτητες εταιρείες. Αυτό επιβεβαιώθηκε στην Επιτροπή από ανεξάρτητες εταιρείες αποθήκευσης όπως οι Petroplus, Oiltanking και Van Ommereen και από

άμεσους πελάτες όπως οι Mabanafit (εταιρεία εμπορίας), AVIA και Baywa (εταιρείες διανομής μεγάλων ποσοτήτων). Αυτές οι ανεξάρτητες εταιρείες προσφέρουν τις υπηρεσίες τους σε όλα τα είδη πελατών, ακόμα και σε μεγάλες εταιρείες.

575. Στη Γερμανία, εκ παραδόσεως άνω του 70% των πετρελαιοειδών διατίθενται άμεσα από διυλιστήρια της ενδοχώρας. Οι εισαγωγές απευθύνονται εν γένει σε ανεξάρτητους μεταπωλητές, αλλά μπορεί επίσης να προέρχονται από συναλλαγές στο εσωτερικό της ομάδας. Σήμερα, οι περισσότεροι ανταγωνιστές των μερών αγοράζουν μόνο περιορισμένους όγκους προκειμένου να διασφαλίσουν την ανεξαρτησία από τις μεγάλες εταιρείες που ελέγχουν τα διυλιστήρια. Ανταγωνιστές των μερών χωρίς ολοκληρωμένη διάρθρωση ανέφεραν ότι τα προηγούμενα έτη, άνω του 90% του αγορασθέντος προϊόντος διατέθηκε από διυλιστήρια της ενδοχώρας ή αγοράστηκε από μεγάλες εταιρείες που αποκτούν το προϊόν μέσω ανταλλαγών ή αγοράς από θυγατρικές. Οι ανταγωνιστές που δεν έχουν ολοκληρωμένη διάρθρωση αγοράζουν τόσο από τα διυλιστήρια της ενδοχώρας όσο και από την αγορά φορτίου (ARA). Η διάθεση εξαρτάται από τους προσφερόμενους όρους· καθώς η διαφορά της τιμής μεταξύ φορτίου διυλιστηρίων στην ενδοχώρα αλλάζει διαρκώς, ορισμένες φορές οι τιμές στην αγορά φορτίου είναι χαμηλότερες από τις αντίστοιχες στην ενδοχώρα. Για παράδειγμα, εξηγήθηκε στην Επιτροπή ότι τη συγκεκριμένη χρονική στιγμή τα διυλιστήρια της ενδοχώρας προσφέρουν ελκυστικότερη τιμή από το φορτίο και επιπλέον μεταφορά και αποθήκευση. Φάνηκε ότι εκτός εάν οι τιμές φορτίου είναι σημαντικά χαμηλότερες, είναι περισσότερο συμφέρουσα η αγορά από διυλιστήριο της ενδοχώρας.
576. Όσον αφορά τις εταιρείες διανομής μικρών ποσοτήτων με κάθετη ολοκληρωμένη διάρθρωση, αποκτούν καύσιμα κίνησης από τρεις πηγές: ιδιόκτητη παραγωγή, συμφωνίες ανταλλαγής με άλλες εταιρείες εκμετάλλευσης διυλιστηρίων ή μέσω αγορών από τρίτους [...]*. Η BP/Mobil αγοράζει το [...]*% των αναγκών της από τρίτους. Η Ecxon έχει συμφωνίες ανταλλαγής για καύσιμα κίνησης με [...]*%. Αυτό οφείλεται εν μέρει στο γεγονός ότι η Ecxon λειτουργεί κυρίως διυλιστήρια στο νότιο τμήμα της Γερμανίας.
577. Ορισμένες παράγοντες της αγοράς, όπως οι Avia, Mabanafit και Petroplus (εταιρείες διανομής μεγάλων ποσοτήτων και εταιρείες εμπορίας), έχουν παρουσία στο επίπεδο της διανομής μεγάλων ποσοτήτων, πράγμα που εξασφαλίζει ότι οι εταιρείες με μη ολοκληρωμένη διάρθρωση μπορούν να εφοδιάζονται με καύσιμα κίνησης. Ας σημειωθεί όμως ότι οι προαναφερόμενες εταιρείες διανομής μεγάλων ποσοτήτων προσέφυγαν στον εφοδιασμό μέσω εταιρειών εμπορίας σε περιορισμένη κλίμακα καθώς οι περισσότερες εταιρείες διανομής μεγάλων ποσοτήτων έχουν επίσης (περιορισμένες) δραστηριότητες εμπορίας ή έχουν επαρκή συνδυασμένη αγοραστική δύναμη για να δίνουν παραγγελίες σε σκάφη/ φορτηγίδες στην αγορά φορτίου.

Διανομή μικρών ποσοτήτων

578. Στη Γερμανία διακρίνονται τέσσερις κατηγορίες εταιρειών διανομής μικρών ποσοτήτων: «Α κατηγορίας», «Β κατηγορίας», ανεξάρτητες και υπεραγορές. Οι εταιρείες «Α κατηγορίας» περιλαμβάνουν πετρελαϊκές εταιρείες με κάθετη ολοκληρωμένη διάρθρωση όπως οι Ecxon, BP/Mobil, DEA, Shell αλλά και η Aral, όπου, όπως εξηγείται παραπάνω, η Mobil έχει συμμετοχή 28% (οι άλλοι βασικοί συμμετέχοντες είναι η Veba (56%) και η Wintershall (15%)), και που επωφελείται από ελεγχόμενο εφοδιασμό από τους μετόχους της Mobil (μέσω της BP), Veba και

Wintershall. Οι εταιρείες «B κατηγορίας» περιλαμβάνουν μικρότερες εταιρείες με ολοκληρωμένη διάρθρωση όπως οι Elf, TotalFina και Jet/Conoco.

579. Την περίοδο 1994-1997, ο αριθμός των πρατηρίων μειώθηκε κατά 7%. Την ίδια περίοδο, ο όγκος των καυσίμων κίνησης που πωλούνται σε πρατήρια παρέμεινε σταθερός σε 50 εκατ. κ.μ.
580. Περίπου το 60% των πρατηρίων ανήκουν σε εταιρείες καυσίμων. Ορισμένες φορές η εταιρεία πετρελαιοειδών κατέχει την κυριότητα και τα κτίρια/ επενδύσεις σε αυτά. Ορισμένες φορές η εταιρεία πετρελαιοειδών κατέχει μόνο τα κτίρια και τις επενδύσεις ενώ η κυριότητα ανήκει στην εταιρεία διανομής μικρών ποσοτήτων. Οι μεγάλες εταιρείες που δραστηριοποιούνται στη γερμανική αγορά ξεκίνησαν ένα «σύστημα σύναψης σύμβασης με αντιπροσωπεία». Αυτό ταιριάζει στη Γερμανία, όπου οι δαπάνες προσωπικού θεωρούνται ότι δεν επιτρέπουν δομές COCO. Το σύστημα αντιπροσωπείας (“Agentursystem”) μπορεί είτε να περιλαμβάνει ολόκληρη την επιχειρηματική δραστηριότητα του πρατηρίου είτε να αποκλείει ορισμένα μέρη όπως το κατάστημα ή το πλυντήριο αυτοκινήτων.
581. Μπορεί να γίνει διάκριση μεταξύ πρατηρίων που ανήκουν στον έμπορο και πρατηρίων που ανήκουν στην εταιρεία. Υπάρχουν μόνο λιγοστά «πρατήρια δοκιμής» μεταξύ των πρατηρίων που λειτουργεί η εταιρεία. Όσον αφορά πρατήρια που ανήκουν σε εμπόρους, οι εταιρείες πετρελαιοειδών εξακολουθούν να κατέχουν πολύ ισχυρή θέση. Οι αντιπρόσωποι εξαρτώνται από την εταιρεία πετρελαιοειδών, που καθορίζει την τιμή. Για παράδειγμα, τα πρατήρια τη λειτουργία των οποίων αναλαμβάνει ο έμπορος και φέρουν το σήμα της Esso στη Γερμανία λειτουργούν βάσει σύμβασης αντιπροσωπείας. Βάσει τέτοιων συμβάσεων, η Exxon είναι ο κάτοχος των καυσίμων που αποθηκεύονται στις εγκαταστάσεις του πρατηρίου και καθορίζει την τιμή λιανικής πώλησης. Το σύστημα της αντιπροσωπείας επιτρέπει καλύτερα και ασφαλέστερα περιθώρια κέρδους [...]*⁶².
582. Ο έμπορος αμείβεται με προμήθεια βάσει των όγκων των πωλήσεων και ασχέτως της τιμής πρατηρίου. Ο αντιπρόσωπος επωφελείται απλώς περιθωρίων κέρδους σε κάθε πώληση τυπικά 2,5-3 πφένιχ ανά λίτρο για πρατήρια που λειτουργούν από τον έμπορο και 5 πφένιχ ανά λίτρο για πρατήρια που ανήκουν στον έμπορο. Η προμήθεια είναι υψηλότερη για τα πρατήρια που ανήκουν στον έμπορο διότι ο έμπορος υποχρεούται να καλύψει μεγαλύτερο κόστος από ένα πρατήριο που λειτουργεί από εταιρεία.
583. Όσον αφορά τα πρατήρια που λειτουργούν από τον έμπορο (αντιπρόσωποι) και ανήκουν σε εταιρεία, οι συμβάσεις είναι μακράς διάρκειας (συνήθως γύρω στα 10 έτη, αλλά μπορούν να παραταθούν για περίοδο 5 ετών), πράγμα που δυσχεραίνει την είσοδο ανταγωνιστών. Η διάρκεια της σύμβασης εφοδιασμού εμπόρου της Exxon ποικίλλει μεταξύ [...]*. Ανέρχεται κατά μέσο όρο σε [...]*.
584. Τα μικροκαταστήματα αποτελούν σημαντικό στοιχείο για την αποδοτικότητα των πρατηρίων στη Γερμανία, καθώς επιδοτούν την τιμή καυσίμων. Τη λειτουργία τους έχουν αναλάβει θυγατρικές των εταιρειών πετρελαιοειδών ή εταιρείες όπως η “Lekkerland”. Η εταιρεία πετρελαιοειδών εισπράττει μίσθωμα ως ανταμοιβή, καίτοι

62. [...]*.

για ορισμένες εταιρείες το «σύστημα της αντιπροσωπείας» ισχύει και για το κατάστημα.

585. Λόγω του αυστηρά ελεγχόμενου ωραρίου λειτουργίας των καταστημάτων και καταστημάτων αυτοεξυπηρέτησης, τα μικροκαταστήματα αποτελούν μία σημαντική μορφή λιανικής πώλησης στη Γερμανία (4% των πωλήσεων τροφίμων και ποτών στη Γερμανία). Τα μικροκαταστήματα προσελκύουν πελάτες και αποσκοπούν στη βελτίωση της εξυπηρέτησης και της ποιοτικής εικόνας της εταιρείας διανομής μικρών ποσοτήτων καυσίμων. Το μίσθωμα που εισπράττεται από τη δραστηριότητα του πρατηρίου δημιουργεί σημαντικά κέρδη που αντισταθμίζουν τη χαμηλότερη ζήτηση καυσίμων ([...]*). Η σημασία των μικροκαταστημάτων αναμένεται να ενισχυθεί περαιτέρω. Οι μεγάλες εταιρείες τα θεωρούν ως μία ισχυρή διαφοροποίηση από τα λευκά πρατήρια και τα πρατήρια «B κατηγορίας».
586. [...]*. Συνεπώς οι μεγάλες εταιρείες εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από την προσφορά υπηρεσιών, με βάση ένα σημαντικό ποσοστό 70% Γερμανών πιστών πελατών, ως μία στρατηγική για τη διατήρηση της αποδοτικότητας και των μεριδίων αγοράς που διαφοροποιούν τις εταιρείες «Α κατηγορίας» από τις εταιρείες που μειώνουν τις τιμές [...]*.

Δυτική και Ανατολική Γερμανία

587. Δεδομένων των διαφορών όσον αφορά τον εφοδιασμό, την ευημερία και ακόμα και τις δραστηριοποιούμενες στην αγορά επιχειρήσεις μεταξύ του ανατολικού και του δυτικού τμήματος της Γερμανίας, μπορεί να υποστηριχθεί ότι αμφότερα αποτελούν δύο ξεχωριστές σχετικές γεωγραφικές αγορές. Πράγματι, υπάρχουν κάποιες διαφορές ως προς τις τιμές, και τα μερίδια αγοράς δεν είναι ίδια.
588. Ωστόσο, αυτός ο ισχυρισμός δεν επιβεβαιώθηκε από την έρευνα της Επιτροπής για τους ακόλουθους λόγους. Πρώτον, η διαφορά τιμών μεταξύ αμφοτέρων των περιοχών είναι περιορισμένη και σε ορισμένες περιπτώσεις χαμηλότερη από τις διαφορές τιμών στο εσωτερικό της Δυτικής Γερμανίας καθαυτής. Τυπικά οι τιμές είναι ανεπαίσθητα χαμηλότερες στο ανατολικό τμήμα της Γερμανίας. Στην πραγματικότητα αυτό οφείλεται στη μαζική είσοδο στη συγκεκριμένη αγορά, στις αρχές της δεκαετίας του 1990, όταν παραδοσιακές εταιρείες διανομής μικρών ποσοτήτων της Δυτικής Γερμανίας προσπάθησαν να αναπαραγάγουν τα μερίδια αγοράς τους στα νέα Länder. Αυτό οδήγησε σε πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα και συνεπώς πίεση στις τιμές. Δεύτερον, οι έκδηλες διαφορές στα μερίδια αγοράς μεταξύ Δυτικής και Ανατολικής Γερμανίας έχουν ιστορική βάση. Μετά τη γερμανική ενοποίηση, η μονοπωλιακή θέση της Minol καταργήθηκε όταν το 1992 η Elf, έχοντας μερίδιο αγοράς μικρότερο από 10%, στη Δυτική Γερμανία, εξαγόρασε τη Minol και ως εκ τούτου απέκτησε ηγετική θέση στην αγορά. Μέχρι σήμερα, η Elf διατήρησε την ηγετική θέση της στην αγορά αν και το μερίδιό της στην αγορά μειώθηκε σε 24%⁶³ από τους ανταγωνιστές. Το δίκτυο της Minol ήταν σε κακή κατάσταση και οι ανταγωνιστές κέρδισαν μερίδιο αγοράς με νέα πρατήρια σε στρατηγικές τοποθεσίες. Καθώς το φθαρμένο δίκτυο της Minol πιθανόν να πρέπει να εξορθολογιστεί περαιτέρω, η ανατολικογερμανική αγορά εξελίσσεται με βραδείς

63. Βάσει των μεριδίων αγοράς των βασικών ανατολικογερμανών ανταγωνιστών το 1998 που προσκόμισαν τα μέρη.

ρυθμούς προς την κατανομή μεριδίων αγοράς στο δυτικό τμήμα. Τρίτον, δεν υπάρχουν διαφορές στις νομοθετικές διατάξεις, φορολογικές διατάξεις ή περιβαλλοντικές υποχρεώσεις. Τέταρτον, δεν υπάρχει φυσικός φραγμός μεταξύ του ανατολικού και του δυτικού τμήματος της Γερμανίας. Αυτό σημαίνει ότι ομοιόμορφη αύξηση της τιμής στο δυτικό τμήμα θα ακυρωνόταν μέσω οριακού ανταγωνισμού στο όριο μεταξύ του ανατολικού και του δυτικού τμήματος, μέσω ενός είδους πολλαπλασιαστικού αποτελέσματος.

ΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΠΡΙΝ ΤΗ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗ – ΠΑΡΟΥΣΙΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

Δομή της αγοράς

589. Συνολικά, οι μεγάλες εταιρείες (ARAL, Shell, Esso, BP, DEA ή οι λεγόμενες «κατηγορίας Α») κατέχουν άνω του 65% της αγοράς. Οι υπεραγορές/ καταστήματα αυτοεξυπηρέτησης κυμαίνονται γύρω στο [0-10]*%. Τα λευκά πρατήρια [0-10]*% και η σημαντικότερη εταιρεία «Β κατηγορίας» η JET-Conoco γύρω στο [0-10]*%. Σύμφωνα με τα στοιχεία για το 1997 που προσκόμισαν τα μέρη, η Aral κατέχει ηγετική θέση στην αγορά με [20-30]*%, η Shell έχει [10-20]*%, η Exxon [10-20]*%, η DEA, [0-10]*%, η BP/Mobil [0-10]*%, η Elf [0-10]*%, η TotalFina [0-10]*%, η Agip [0-10]*% και η KPI λιγότερο από [0-10]*%. Οι εταιρείες που μειώνουν τις τιμές αντιστοιχούν σε [10-20]*% (με υπεραγορές [0-10]*%, JET Conoco [0-10]*% και λευκά πρατήρια [0-10]*%). Οι μικρότερες εταιρείες «Β κατηγορίας» (όπως Avia, Tamoil ...) αντιστοιχούν σε [0-10]*%.
590. Όπως φαίνεται από τον ακόλουθο πίνακα υπήρξε ελάχιστη μεταβολή των μεριδίων αγοράς των εταιρειών «κατηγορίας Α» ή ακόμα και των εταιρειών «κατηγορίας Β» την περίοδο 1994-1998.

	1994	1995	1996	1997	1998
ARAL	[20-30]*	[20-30]*	[20-30]*	[20-30]*	[20-30]*
SHELL	[10-20]*	[10-20]*	[10-20]*	[10-20]*	[10-20]*
ESSO	[10-20]*	[10-20]*	[10-20]*	[10-20]*	[10-20]*
DEA	[0-10]*	[0-10]*	[0-10]*	[0-10]*	[0-10]*
BP	[0-10]*	[0-10]*	[0-10]*	[0-10]*	[0-10]*
CONOCO	[0-10]*	[0-10]*	[0-10]*	[0-10]*	[0-10]*
ELF / MINOL	[0-10]*	[0-10]*	[0-10]*	[0-10]*	[0-10]*
AGIP			[0-10]*	[0-10]*	[0-10]*
FINA			[0-10]*	[0-10]*	[0-10]*
TOTAL			[0-10]*	[0-10]*	[0-10]*
Άλλοι	[10-20]*	[10-20]*	[0-10]*	[0-10]*	[0-10]*
Υπεραγορές και λευκά πρατήρια	[10-20]*	[10-20]*	[10-20]*	[10-20]*	[10-20]*

Δυναμική του ανταγωνισμού –Κόστος και τιμές

591. Σύμφωνα με τα κοινοποιούντα μέρη, οι τιμές πρατηρίου διαφέρουν οριακά στη Γερμανία. Οι διαφορές τιμών εξηγούνται από το υψηλότερο λειτουργικό κόστος σε αγροτικές περιοχές και, σε μικρότερο βαθμό, από το κόστος μεταφοράς για απομακρυσμένες περιοχές. Η έρευνα αγοράς αποκάλυψε ότι η γερμανική αγορά απεικονίζεται με μία κατάσταση δια της οποίας όλες οι εταιρείες «Α κατηγορίας» χρεώνουν τιμές σε παρεμφερές επίπεδο ενώ οι υπόλοιπες, ανταγωνιστικές τιμές 1 πφένιχ χαμηλότερα από τις τιμές της «Α κατηγορίας». Οι καταστάματα αυτοεξυπηρέτησης προσφέρουν τιμές 3 πφένιχ χαμηλότερα από τις εταιρείες «Α κατηγορίας». Αυτή η διάρθρωση τιμών δεν φαίνεται να μεταβάλλεται με την πάροδο του χρόνου.
592. Η Aral κατέχει ηγετική θέση στην αγορά. Οι μεταβολές των τιμών φαίνεται να ξεκινούν από εταιρείες «κατηγορίας Α» σύμφωνα με μεταβλητά πρότυπα και ακολουθούνται από τον υπόλοιπο ανταγωνισμό. Οι μεγάλες εταιρείες έχουν μεγαλύτερο αντίκτυπο στις τιμές. Όλες οι εταιρείες πετρελαιοειδών με κάθετη ολοκληρωμένη διάρθρωση (Aral, Shell, Esso, BP και DEA) δείχνουν παρόμοιες εταιρικές δομές. Συγκριτικά προς τους ανταγωνιστές τους έχουν πολύ καλή πρόσβαση στις αγορές και στον εφοδιασμό. Μόνον οι πέντε προαναφερόμενες εταιρείες διαθέτουν πυκνό δίκτυο διανομής μικρών ποσοτήτων για ολόκληρη τη σχετική γεωγραφική αγορά. Μεταξύ αυτών πέντε εταιρειών υπάρχουν πολλαπλές σχέσεις (που πραγματώνονται σε κοινές επιχειρήσεις για διυλιστήρια, ανταλλαγές, αποθήκευση και εφοδιασμό αερολιμένων με καύσιμα). Αυτό οδηγεί σε πανόμοιο ή τουλάχιστον συγκρίσιμο κόστος αγοράς μεταξύ εταιρειών «Α κατηγορίας».
593. Παρά τις χαμηλότερες τιμές τους, οι εταιρείες «Β κατηγορίας» και οι υπεραγορές τείνουν να ακολουθούν τις τάσεις των τιμών. Από την έρευνα αγοράς της Επιτροπής προκύπτει ότι οι μεταβολές των τιμών ξεκινούν κυρίως από τους μεγάλες εταιρείες και συμβαίνει σπανιότατα μία από τις μεγάλες εταιρείες να μην ακολουθεί. Οι πόλεμοι τιμών συμβαίνουν κατά διαστήματα για περιορισμένη χρονική περίοδο, για παράδειγμα όταν ένα κατάστημα αυτοεξυπηρέτησης ανοίγει ένα νέο πρατήριο διανομής μικρών ποσοτήτων καυσίμων. Οι ανταγωνιστές αναφέρουν ότι εάν οι μεγάλες εταιρείες αύξαναν τις τιμές των καυσίμων κατά 5-10%, οι άλλες εταιρείες μάλλον θα ακολουθούσαν, προκειμένου να επωφεληθούν από υψηλότερα περιθώρια κέρδους. Ο κλάδος διανομής μικρών ποσοτήτων καυσίμων αντιλήφθηκε ότι δεν μπορούν να αποκτηθούν μεγάλα μερίδια αγοράς μέσω του ανταγωνισμού με τις μεγάλες εταιρείες σε χαμηλότερες τιμές. Επιπλέον, ανταγωνιστές ανέφεραν ότι λόγω των χαμηλών περιθωρίων κέρδους και του υψηλού κόστους της επένδυσης (για την τήρηση των περιβαλλοντικών απαιτήσεων) δεν μπορούν να αντέξουν ένα πόλεμο τιμών.
594. Σύμφωνα με τους ανταγωνιστές, οι εταιρείες «Β κατηγορίας» είναι σε θέση να προσφέρουν χαμηλότερες τιμές διότι συχνά λειτουργούν αποτελεσματικότερα και έχουν διαφορετική δομή κόστους από τις μεγάλες εταιρείες καθώς τα γενικά τους έξοδα είναι κατά το μεγαλύτερο μέρος του χρόνου ελαφρώς χαμηλότερα (μηδενικό κόστος εμπορίας και διαφήμισης, μικρότερα πρατήρια, μικρότερη επιτόπια επένδυση, λιγότερο προσωπικό) και προσφέρουν υπηρεσίες μικρότερης κλίμακας. Οι εταιρείες «κατηγορίας Β» πωλούν σε τιμή 1 πφένιχ λιγότερο από τις μεγάλες εταιρείες. Όμως είναι συνήθως πολύ περιορισμένου μεγέθους συγκριτικά προς τις εταιρείες «Α

κατηγορίας». Εταιρείες όπως οι Elf, Agip, Fina, Total και OMV μπορούν να διεκδικήσουν, μεμονωμένα, μερίδιο αγοράς 3% κατ' ανώτατο όριο.

595. [...]*

596. Ενώ οι μεγάλες εταιρείες δεν αντέδρασαν όταν η Copoco εισήλθε στην αγορά στα τέλη της δεκαετίας του 1980, η έρευνα αγοράς αποκαλύπτει ότι σήμερα όταν ένας νέος ανταγωνιστής προσπαθήσει να προσφέρει διαφορές τιμής 1 πφένιχ και άνω, ξεσπά τοπικός πόλεμος τιμών στη γύρω περιοχή. Εξηγήθηκε στην Επιτροπή ότι όταν πριν δύο χρόνια, η Copoco δοκίμασε αυτόματα πρατήρια με τιμή 2 πφένιχ χαμηλότερα από την τιμή των μεγάλων εταιρειών, οι μεγάλες εταιρείες αντέδρασαν, και καθώς η Copoco χρειάζεται την αποδοχή και τον εφοδιασμό τους, σταμάτησε τον πόλεμο τιμών και αύξησε τις τιμές.

597. [...]*. Αυτό μειώνει τη δυνητική μεταβολή του όγκου από τις εταιρείες που μειώνουν τις τιμές στα 2/3 του υπάρχοντος όγκου τους κατ' ανώτατο όριο.

598. Καίτοι ορισμένες από τις μικρές/ανεξάρτητες εταιρείες προσφέρουν φθηνότερες τιμές πρατηρίου (1%), αυτό δεν αρκεί για να συναχθεί το συμπέρασμα ότι θα μπορούσε να υπάρχει ανταγωνισμός των τιμών. Ανεξάρτητες εταιρείες δραστηριοποιούνται μόνο σε ορισμένες περιοχές. Τυπικά έχουν χαμηλότερη διακίνηση (1600 έναντι 3000 κατά μέσο όρο για τον κλάδο) και συνεπώς υψηλότερο σταθερό κόστος ανά μονάδα πωλούμενου προϊόντος. Για να παραμείνουν ανταγωνιστικές, αυτή η χαμηλότερη διακίνηση αντισταθμίζεται μέσω χαμηλότερης εξυπηρέτησης. Ακόμα και αν αυξηθεί η διακίνηση, αυτές οι ανεξάρτητες εταιρείες δεν είναι σε θέση να ασκήσουν ανταγωνισμό τιμών καθώς το μεταβλητό κόστος τους είναι σαφώς υψηλότερο από εκείνο των μεγάλων εταιρειών. Σε σχεδιάγραμμα που αναπαριστά το συνολικό κόστος ως συνάρτηση της διακίνησης⁶⁴, η Ecxon έδειξε ότι το κόστος παραμένει αρκετά σταθερό για παραδοσιακά πρατήρια, δεδομένου ότι τα γερμανικά πρατήρια μπορούν να είναι κατάλληλα. Η εκτίμηση της Bundeskartellamt είναι ότι οι ανεξάρτητοι δεν ασκούν, και δεν μπορούν να το πράξουν, ανταγωνιστική πίεση στις πέντε εταιρείες «Α κατηγορίας». Το σημείο αυτό επιβεβαιώθηκε από την έρευνα αγοράς της Επιτροπής. Οι ανεξάρτητες εταιρείες διανομής μικρών ποσοτήτων φαίνεται να έχουν πολύ χαμηλά περιθώρια κέρδους για να ξεκινήσουν τον ανταγωνισμό έναντι των μεγάλων εταιρειών με βάση τις τιμές. Πράγματι, εφόσον κατά το μεγαλύτερο χρονικό διάστημα η παρουσία τους είναι γεωγραφικά εστιασμένη, θα υπέφεραν περισσότερο από έναν ανταγωνισμό τιμών από τις εταιρείες «κατηγορίας Α».

599. Οι μεγάλες εταιρείες ανταγωνίζονται με τις υπεραγορές και προσφέρουν χαμηλές τιμές στη διάρκεια της εβδομάδας, μειωμένες τιμές την Παρασκευή και υψηλότερες τιμές την Κυριακή, όταν οι υπεραγορές είναι κλειστές.

600. Στη Γερμανία, οι υπεραγορές και τα καταστήματα αυτοεξυπηρέτησης δεν έχουν τόσο σημαντικό αντίκτυπο στην αγορά όπως στη Γαλλία, αλλά ασκούν σε ορισμένες περιοχές κάποιον έλεγχο των τιμών στις μεγάλες εταιρείες. Τα καταστήματα αυτοεξυπηρέτησης έχουν μάλλον μικρό μερίδιο αγοράς, μόλις [0-10]*%. [...]*. Οι

64. [...]*

υπεραγορές δεν αποτελούν σημαντική ανταγωνιστική απειλή για τις μεγάλες εταιρείες για τους ακόλουθους λόγους:

- οι υπεραγορές που προσφέρουν καύσιμα είναι υψηλά κατακερματισμένες και δεν διαθέτουν αλυσίδα σε εθνική κλίμακα·
- η τιμή τους είναι τυπικά 3-4% χαμηλότερη από εκείνη των μεγάλων εταιρειών αλλά δεν μπορούν να προσφέρουν την ίδια εξυπηρέτηση σε πελάτες καθώς έχουν περιορισμένο ωράριο λειτουργίας,
- δεν έχουν δυνατότητα εξυπηρέτησης σε ανοικτό χώρο και
- δέχονται μόνο πληρωμές σε μετρητά.

601. Αντίθετα με ό,τι συνέβη στη Γαλλία (όπου η εισοδός τους στην αγορά ήταν ταυτόχρονη) τα καταστήματα αυτοεξυπηρέτησης δεν εντάχθηκαν στην αλυσίδα εφοδιασμού. Δεν έχουν επιτύχει σημαντική διακίνηση και δεν επωφελούνται από κάποιο ειδικό πλεονέκτημα ως προς το κόστος συγκρινόμενα με πρατήρια «Α κατηγορίας» [...] ⁶⁵. Συνεπώς από τα καταστήματα αυτοεξυπηρέτησης αναμένεται μόνο περιορισμένος ανταγωνισμός.

602. Οι μεγάλες εταιρείες συγκεντρώνονται στις μεγάλες πόλεις, ενώ οι ανεξάρτητοι δραστηριοποιούνται περισσότερο σε αγροτικές περιοχές και μικρομεσαίες πόλεις, όπου υπάρχει μικρότερος ανταγωνισμός. Η διακίνηση είναι υψηλότερη σε κωμοπόλεις, αλλά το κόστος είναι χαμηλότερο σε αγροτικές περιοχές, καθώς δεν απαιτούνται μεγάλες επενδύσεις, η προσωπική επαφή είναι πιο σημαντική κλπ. Η τιμή καυσίμων είναι συνήθως η ίδια ή υψηλότερη σε αγροτικές περιοχές.

603. Στη Γερμανία το «σύστημα της αντιπροσωπείας» συνέβαλε στην αποφυγή πολέμων τιμών, καθώς οι μεγάλες εταιρείες έχουν απόλυτο έλεγχο στις τιμές. Οι μεγάλες εταιρείες ελέγχουν τις τιμές, δεδομένου ότι λειτουργούν με αντιπροσώπους και όχι με ανεξάρτητους εμπόρους. Ο αντιπρόσωπος υποχρεούται να δεχτεί τις τιμές, και ορισμένες φορές μεταβάλλονται ακόμα και αυτόματα από το μηχανογραφημένο σύστημα.

604. Σύμφωνα με τρίτους, οι εταιρείες διανομής μικρών ποσοτήτων καυσίμων λαμβάνουν γνώση των αυξήσεων των τιμών πρατηρίου προτού εφαρμοστούν, πράγμα που επιτρέπει επαρκή χρόνο για μεταβολή των τιμών πρατηρίου. Βάσει των παρατηρήσεων της αγοράς στο νότιο τμήμα της Γερμανίας ⁶⁶, το συμπέρασμα ήταν ότι δεν υπάρχει σημαντικός ανταγωνισμός μεταξύ των εταιρειών «Α κατηγορίας». Βασιζόμενη σε επιτόπιους ελέγχους (δημόσιος τομέας) που διενεργήθηκαν το 1990, 1991, 1993, 1997 και 1998 η μελέτη αυτή εκτίμησε ότι οι αυξήσεις των τιμών ξεκίνησαν μόνον από τις πέντε μεγάλες εταιρείες («Α κατηγορίας») και ότι οι εταιρείες λαμβάνουν την πρωτοβουλία για αυξήσεις των τιμών βάσει συμφωνημένου (καίτοι μεταβλητού) χρονοδιαγράμματος. Σε μία ανταγωνιστική αγορά, οι ανταγωνιστές θα μπορούσαν να μην επιμείνουν για αύξηση των τιμών προκειμένου να βελτιωθεί η εικόνα τους έναντι των πελατών τους.

65. [...]*

66. Μελέτη Bayerische Landeskartellbehörde 1998

Φραγμοί εισόδου - επέκταση –δυναμικός ανταγωνισμός

605. Στο δυτικό τμήμα της Γερμανίας, η πρόσβαση και η επέκταση είναι πολύ περιορισμένες. Αυτό οφείλεται σε περιορισμούς ιδιοκτησίας, διάφορα ζητήματα σχεδιασμού και ειδικές νομοθετικές διατάξεις που περιορίζουν τις δυνατότητες κατασκευής νέων πρατηρίων (τοπικές αρχές). Αυτό καθιστά τη δημιουργία νέων πρατηρίων πιο δύσκολη και δαπανηρή. Οι περιβαλλοντικές πτυχές διαδραματίζουν επίσης σημαντικό ρόλο στην αποτροπή της εισόδου και της επέκτασης. Η νομοθεσία για το περιβάλλον είναι αυστηρότερη απ' ό,τι στις περισσότερες άλλες ευρωπαϊκές χώρες. Το λεγόμενο στάδιο II και το στεγανό απαιτούν σημαντική επένδυση, πράγμα που αναμένεται να προκαλέσει περαιτέρω μείωση του δικτύου. Το σύστημα της αντιπροσωπείας επιτρέπει στις εταιρείες πετρελαιοειδών να παρατείνουν τη διάρκεια λειτουργίας του πρατηρίου από τον έμπορο πράγμα που αποτελεί σημαντικό φραγμό για νεοεισερχόμενους. Τέλος, τα συστήματα διατήρησης των πελατών και προβολής του εμπορικού σήματος (ως αντιπροσωπευτικά της ποιότητας της εξυπηρέτησης) θεωρούνται σημαντικά από το Γερμανό καταναλωτή και καθιστούν δυσκολότερη την πρόσβαση στην αγορά.
606. Η είσοδος στην αγορά ήταν ευκολότερη στο ανατολικό τμήμα της Γερμανίας, καθώς το φθαρμένο δίκτυο της Minol έπρεπε να ανακατασκευαστεί και η τυπικά μακρόχρονη διάρκεια των δυτικογερμανικών συμβάσεων διανομής μικρών ποσοτήτων (για κυριότητα και εφοδιασμό) δεν παρεμπόδιζε τους νεοεισερχόμενους. Καθώς οι μεγάλες εταιρείες επιθυμούσαν να αποκτήσουν τα ίδια μερίδια αγοράς στην ανατολική Γερμανία με εκείνα της δυτικής, τα πρατήρια ήσαν 3-4 φορές μεγαλύτεροι από τα πρατήρια της δυτικής Γερμανίας) και αντιμετώπιζαν χαμηλή διακίνηση. Σήμερα υπάρχουν πάρα πολλά πρατήρια στο ανατολικό τμήμα, με πολύ μεγάλη ικανότητα, και ως αποτέλεσμα αυτού, τα περισσότερα πρατήρια αντιμετωπίζουν οικονομικά προβλήματα· ιδίως, τα λευκά πρατήρια. Οι υπεραγορές έχουν μερίδια αγοράς στο ανατολικό τμήμα της τάξης του 10-12%, αλλά αντιμετωπίζουν χαμηλότερες αποδόσεις καθώς επίσης και σοβαρό ανταγωνισμό από υπεραγορές των χωρών του πρώην ανατολικού συνασπισμού.
607. Συνολικά, η γερμανική αγορά είναι μία κορεσμένη αγορά όπου η διακίνηση είναι χαμηλή και η ζήτηση προβλέπεται να μειωθεί. 600 πρατήρια έκλεισαν από το 1998 και μόνο 150 νέα άνοιξαν· αυτή η τάση πιθανόν να συνεχιστεί στο μέλλον.

ΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΜΕΤΑ ΤΗ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗ – ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΣ ΤΗΣ ΠΡΑΞΗΣ ΣΤΟΝ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟ

608. Ο αντίκτυπος της παρούσας πράξης πρέπει να εκτιμηθεί βάσει των προαναφερόμενων στοιχείων, λαμβάνοντας υπόψη επίσης τα χαρακτηριστικά που καθορίζονται στο τμήμα για τα διαρθρωτικά χαρακτηριστικά των αγορών διανομής μικρών ποσοτήτων εν γένει.
609. Η συγκέντρωση θα οδηγήσει στην ενδυνάμωση των σχέσεων μεταξύ τριών από τις εταιρείες «Α κατηγορίας». Συνολικά, οι Aral, Esso και BP/Mobil θα κατέχουν από κοινού το 40% της αγοράς διανομής μικρών ποσοτήτων. Οι δύο άλλες εταιρείες «Α κατηγορίας», η Shell και η DEA, θα έχουν αντίστοιχα 14% και 10% της αγοράς.
610. Η δημιουργία σχέσεων μεταξύ τριών από τους μεγάλους ανταγωνιστές στη γερμανική αγορά διανομής μικρών ποσοτήτων καυσίμων κίνησης θα οδηγήσει σε σημαντικά κίνητρα για μη ανταγωνισμό μεταξύ τους. Είναι απίθανο άλλες εταιρείες

«Α κατηγορίας» όπως η Shell ή η DEA θα εφαρμόζαν μια επιθετική στρατηγική ελλείψει σημαντικού ανταγωνισμού εκ μέρους των Aral, Esso και BP/Mobil. Πράγματι, όπως εξηγείται στα σημεία 591-604 παραπάνω, η γερμανική αγορά χαρακτηρίζεται από την απουσία εταιρείας που να εφαρμόζει επιθετική στρατηγική έναντι εταιρειών « Α κατηγορίας» και μία οιονεί αμεσότητα των οδηγιών τιμολόγησης από τις μεγάλες εταιρείες. Σε ένα τέτοιο ανταγωνιστικό τοπίο, η Shell (που εκ παραδόσεως εστιαζόταν στην ποιότητα παρά στην τιμή) και η DEA θα επεδίωκε μάλλον να επωφεληθεί από υψηλότερα περιθώρια κέρδους σε σταθερά μερίδια αγοράς παρά χαμηλότερα περιθώρια κέρδους για τα ίδια μερίδια αγοράς.

611. Για τους ίδιους λόγους που αναφέρονται παραπάνω είναι απίθανο άλλοι ανταγωνιστές «Α κατηγορίας» να αμφισβητούσαν μία τέτοια κατάσταση. Κατ' αρχήν, κατέχουν από κοινού λιγότερο από 35% της αγοράς, χωρίς κανένας να έχει άνω του 5% μερίδιο αγοράς. Θα ζημιώνονταν περισσότερο από ένα πόλεμο τιμών με εταιρείες «Α κατηγορίας» απ' ό,τι οι εταιρείες «Α κατηγορίας» καθαυτές (που μπορούν να προβούν σε έμμεσες επιδοτήσεις χάρη στο μεγαλύτερο μέγεθός τους). Δεύτερον, εξαρτώνται σε κάποιο βαθμό από εταιρείες «Α κατηγορίας» για τον εφοδιασμό τους σε καύσιμα κίνησης. Τρίτον, εκτός από τη Jet-Conoco, έχουν υψηλότερη βάση κόστους από τις περισσότερες εταιρείες «Α κατηγορίας».
612. Συνεπώς, η πράξη θα οδηγήσει στη δημιουργία ολιγοπωλιακής δεσπόζουσας θέσης από τις εταιρείες «Α κατηγορίας», συγκεκριμένα τις Exxon, BP/Mobil, Aral, Shell και DEA.

ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟ

ΓΕΝΙΚΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ

Διύλιση

613. Δεδομένου ότι δεν υπάρχουν διυλιστήρια στο Λουξεμβούργο, ο εφοδιασμός σε καύσιμα κίνησης διασφαλίζεται μέσω εισαγωγών από γειτονικές χώρες, κυρίως από την περιοχή ARA με βοηθητικά μέσα μεταφοράς, κυρίως σιδηρόδρομο, φορτηγίδες και φορτηγά. Ειδικότερα, ένας εισαγωγέας προϊόντων στο Λουξεμβούργο έχει δύο επιλογές: εξασφάλιση χωρητικότητας σε έναν από τους τερματικούς σταθμούς που βρίσκονται στο Λουξεμβούργο και αγορά παρτίδων που μεταφέρονται με φορτηγίδες από προμηθευτές καυσίμων της περιοχής ARA, ή παράδοση παρτίδων που μεταφέρονται με φορτηγίδες σε άλλους τερματικούς σταθμούς σε γειτονικές χώρες και μεταφορά των προϊόντων με βυτιοφόρο όχημα στο Λουξεμβούργο.

Διανομή μεγάλων ποσοτήτων

614. Δεδομένου ότι οι περισσότερες εταιρείες διανομής μικρών ποσοτήτων που λειτουργούν στο Λουξεμβούργο είναι εταιρείες πετρελαιοειδών με κάθετη ολοκληρωμένη διάρθρωση, η δραστηριότητα διανομής μεγάλων ποσοτήτων είναι πολύ περιορισμένη. Όσον αφορά την υλικοτεχνική υποδομή, δεν υπάρχει κίνδυνος κλεισίματος στο επίπεδο των τερματικών σταθμών που διατίθενται για αποθήκευση καυσίμων κίνησης. Υπάρχουν βασικά τέσσερις ενεργοί τερματικοί σταθμοί στο Λουξεμβούργο, εκ των οποίων ο ένας βρίσκεται σε στρατηγική θέση στο λιμένα του ποταμού Merttert (περίπου 56.000 κ.μ.) και ανήκει σε ανεξάρτητη εταιρεία διαχείρισης τερματικών σταθμών. Λόγω του μικρού μεγέθους της χώρας, πολλές αποθήκες που βρίσκονται σε γειτονικές χώρες αποτελούν ανταγωνιστικές εναλλακτικές δυνατότητες και σήμερα χρησιμοποιούνται από ορισμένες εταιρείες διανομής μικρών ποσοτήτων που λειτουργούν στο Λουξεμβούργο.

Διανομή μικρών ποσοτήτων

615. Η αγορά διανομής μικρών ποσοτήτων καυσίμων κίνησης στο Λουξεμβούργο χαρακτηρίζεται από δύο ειδικά χαρακτηριστικά. Πρώτον, η ζήτηση καυσίμων κίνησης υποκινείται από την πολιτική της κυβέρνησης για χαμηλή φορολογία των πετρελαιοειδών, πράγμα που οδηγεί σε τιμές πρατηρίου χαμηλότερες από τις γειτονικές χώρες. Ως αποτέλεσμα, ο όγκος των πωλήσεων είναι μεγάλος, σε σχέση με το μέγεθος της χώρας. Επίσης, οι περισσότερες από αυτές τις πωλήσεις αφορούν πελάτες που διαμένουν σε γειτονικές χώρες. Δεύτερον, οι τιμές στο πρατήριο καυσίμων κίνησης καλύπτονται από την κυβέρνηση που ορίζει τις μέγιστες τιμές πρατηρίου. Όπως φαίνεται παρακάτω, η ρύθμιση των τιμών ευνόησε την ευθυγράμμιση των τιμών πρατηρίου των εταιρειών διανομής μικρών ποσοτήτων στο ανώτατο όριο που καθόρισε η κυβέρνηση.

ΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΠΡΙΝ ΤΗ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗ – ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΣ ΤΗΣ ΠΡΑΞΗΣ ΣΤΟΝ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟ

Το Λουξεμβούργο ως διακεκριμένη γεωγραφική αγορά

616. Καίτοι μπορεί να υποστηριχθεί ότι το Λουξεμβούργο δεν αποτελεί διακεκριμένη γεωγραφική αγορά λόγω της γεωγραφικής θέσης του, οι ειδικοί όροι αγοράς που υπάρχουν στη συγκεκριμένη χώρα συνηγορούν υπέρ μιας ξεχωριστής αγοράς. Εν προκειμένω, αξίζει να σημειωθεί ότι λόγω μιας ανεπαίσθητης φορολογικής επιβάρυνσης στην Κοινότητα το Λουξεμβούργο έχει ασυγκρίτως τις χαμηλότερες μετά φόρου τιμές (936 USD ανά λίτρο). Συγκρινόμενο προς τις γειτονικές χώρες, οι διαφορές στις τιμές καυσίμων κίνησης στο Λουξεμβούργο ποικίλλουν από ελάχιστο 15% (Γερμανία) μέχρι 40% (Γαλλία) (βλ. παραπάνω πίνακα).

Δομή της αγοράς

617. Από την πλευρά του εφοδιασμού το ανταγωνιστικό περιβάλλον χαρακτηρίζεται από την παρουσία ορισμένων εταιρειών πετρελαιοειδών με κάθετη ολοκληρωμένη διάρθρωση που ασχολούνται με δραστηριότητες διανομής μικρών ποσοτήτων. Πέντε εταιρείες κατέχουν εκάστη άνω του 10% της αγοράς, και δύο άλλες άνω του 5%. Καμία από αυτές δεν έχει σημαντικά πλεονεκτήματα όσον αφορά την πρόσβαση σε πηγές εφοδιασμού εφόσον δεν υπάρχουν διυλιστήρια στο Λουξεμβούργο. Όμως, λόγω του μικρού μεγέθους της χώρας, και της σχετικής εγγύτητας με ορισμένες σημαντικές περιοχές διύλισης (ARA), οι εταιρείες διανομής μικρών ποσοτήτων μπορούν να προμηθεύονται καύσιμα κίνησης και να εφοδιάζουν το δίκτυό τους χωρίς σημαντικό επιπλέον κόστος συγκριτικά προς τον ευρωπαϊκό μέσο όρο. Στο Λουξεμβούργο δεν δραστηριοποιείται καμία υπεραγορά ούτε κατάσταση αυτοεξυπηρέτησης. Ανεξάρτητες εταιρείες διανομής μικρών ποσοτήτων κατέχουν πολύ οριακή θέση.

618. Η κατάσταση πριν τη συγκέντρωση έχει ως εξής. Ο ακόλουθος πίνακας δείχνει εκτίμηση των μεριδίων αγοράς (σε όγκο) των μερών και των ανταγωνιστών τους τα τελευταία δεκαέξι έτη.

Λουξεμβούργο	1994	1995	1996	1997	1998	Ιουν 1999
Shell	[20-30]*	[20-30]*	[20-30]*	[20-30]*	[20-30]*	[20-30]*
Aral	[10-20]*	[10-20]*	[10-20]*	[10-20]*	[10-20]*	[10-20]*
Exxon	[10-20]*	[10-20]*	[10-20]*	[10-20]*	[10-20]*	[10-20]*
Q8	[0-10]*	[0-10]*	[10-20]*	[10-20]*	[10-20]*	[10-20]*
Texaco	[10-20]*	[10-20]*	[0-10]*	[0-10]*	[0-10]*	[0-10]*
Total	[0-10]*	[0-10]*	[0-10]*	[0-10]*	[10-20]*	[10-20]*
BP/Mobil	[0-10]*	[0-10]*	[0-10]*	[0-10]*	[0-10]*	[0-10]*

619. Η αγορά φαίνεται να είναι συγκρατημένα συγκεντρωμένη. Η Shell κατέχει ηγετική θέση στην αγορά με [20-30]*%, ακολουθούμενη από την Aral με περίπου [10-20]*%, και στη συνέχεια την Total που, μετά τη συγκέντρωση με τη Fina, αύξησε το μερίδιό της σε περίπου [10-20]*%. Η Exxon είναι μία εταιρεία μεσαίου μεγέθους με μερίδιο [10-20]*%. Η BP έχει μικρό μερίδιο της τάξης του [0-10]*%. Η πριν τη συγκέντρωση CR4 προσεγγίζει το 70%.

620. Όσον αφορά τις τάσεις των μεριδίων αγοράς, η αγορά δείχνει κάποια εξέλιξη στις χαμηλότερες θέσεις της κατάταξης (που εξηγείται πιθανόν από τις μικρές εν λόγω ποσότητες) ενώ η θέση των ηγετικών εταιρειών παραμένει σχεδόν σταθερή με την πάροδο του χρόνου. Ειδικότερα, εντός πενταετίας, η Total διπλασίασε τη θέση της στην αγορά (μη λαμβανομένης υπόψη της συγκέντρωσης με τη Fina) ενώ και η BP και η Texaco κατέγραψαν μείωση των πωλήσεών τους γύρω στο [...]*. Αντιθέτως, η σταθερότητα των εταιρειών που κατέχουν ηγετική θέση στην αγορά, συγκεκριμένα οι Shell, Aral Exxon και Q8, είναι υψηλότερη. [...]*
621. Εάν, συνεπώς, ληφθεί ως αναφορά ένας βραχύτερος χρονικός ορίζοντας (3 ή 4 έτη), ο στατικός χαρακτήρας της αγοράς τονίζεται περισσότερο. Με την εξαίρεση της Total, που συγχωνεύτηκε πρόσφατα με τη Fina, οι αποκλίσεις των μεριδίων είναι απολύτως ασήμαντες.
622. Αξίζει επίσης να εκτιμηθεί η θέση της αγοράς των διάφορων δραστηριοποιούμενων στην αγορά επιχειρήσεων με αναφορά στον αριθμό των πρατηρίων.

Λουξεμβούργο	1994	1995	1996	1997	1998
Shell	55	59	58	52	
Aral	51	52	53	50	
Exxon	34	31	30	30	29
Q8	56	52	52	48	
Texaco	29	23	22	22	
Total	15	15	15	16	34
Fina	21	19	19	18	
BP/Mobil	1	3	2	3	
Σύνολο του κλάδου	293	272	275	261	

623. Με βάση τα στοιχεία του 1997, φαίνεται ότι τρεις επιχειρήσεις έχουν συγκρίσιμο αριθμό χώρων, συγκεκριμένα η Shell, η Aral και η Q8 με 52, 50 και 48 πρατήρια αντιστοίχως. Η Total/Fina και η Exxon έχουν 34 και 30 χώρους αντιστοίχως. Η BP κατέχει μόνο τρεις χώρους. Όσον αφορά τη διαχρονική εξέλιξη, και πάλι η σταθερότητα είναι αρκετά σαφής. Μεταξύ των εταιρειών που κατέχουν ηγετική θέση στην αγορά, η σημαντικότερη απόκλιση αφορά την Q8 που καταγράφει την υψηλότερη κάμψη, με μείωση κατά 8 πρατήρια εντός πενταετίας. Ακολουθείται από την Exxon που μείωσε κατά 5 πρατήρια το συνολικό της αριθμό εντός πενταετούς περιόδου.
624. Είναι επίσης εντυπωσιακό το γεγονός ότι ο συνολικός αριθμός χώρων είναι άκρως υψηλός δεδομένου του μεγέθους της χώρας. Όπως φαίνεται παρακάτω, μία τέτοια συγκέντρωση πρατηρίων σε μία τόσο μικρή επικράτεια φαίνεται να υπονοεί ότι είναι απίθανη η περαιτέρω επέκταση όσον αφορά νέους χώρους.
625. Συνολικά, από τις παραπάνω εκτιμήσεις φαίνεται ότι τα τελευταία έτη η αγορά διανομής μικρών ποσοτήτων καυσίμων κίνησης στο Λουξεμβούργο παρέμεινε σχεδόν στατική με επτά βασικές εταιρείες δραστηριοποιούμενες στην αγορά (Shell, Aral, Exxon, Q8, Texaco, Total/Fina και BP/Mobil) και δεν έχουν καταγραφεί

δραματικές αλλαγές. Η ζήτηση παρέμεινε σχεδόν σταθερή στη διάρκεια της πενταετίας. Οι ανταγωνιστές διατήρησαν σε μεγαλύτερο ή μικρότερο βαθμό τη θέση τους.

Δυναμική του ανταγωνισμού – Κόστος και τιμές

Κόστος

626. Σημαντικός παράγοντας στην αποδοτικότητα ενός δικτύου διανομής μικρών ποσοτήτων είναι η διακίνηση. Όσο υψηλότερη είναι η διακίνηση τόσο χαμηλότερο είναι το μέσο λειτουργικό κόστος των πρατηρίων. Τοιουτοτρόπως προκειμένου να γίνει σύγκριση των εταιρειών που δραστηριοποιούνται στην αγορά, ο ακόλουθος πίνακας δείχνει τη μέση διακίνηση ανά χώρο των διαφόρων δραστηριοποιούμενων στην αγορά επιχειρήσεων την τελευταία πενταετία.

Μέση διακίνηση ανά χώρο – κ.μ.	1994	1995	1996	1997	1998
Shell	4394	4318	4051	4849	
Aral	3915	4210	3741	4197	
Exxon	3470	4370	4732	5057	6795
Q8	1929	2174	2150	2542	
Texaco	4976	5695	4895	4988	
Total	2990	4486	5875	6609	
BP/Mobil	10272	30502	27741	14486	

627. Λαμβάνοντας ως αναφορά το έτος 1997, για το οποίο διατίθενται πλήρη στοιχεία, ας σημειωθεί ότι η BP έχει ασυγκρίτως την υψηλότερη διακίνηση. Όμως αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι κατέχει τρεις πολύ μεγάλους χώρους. Όσον αφορά τις άλλες εταιρείες διανομής μικρών ποσοτήτων, η Total έχει την υψηλότερη διακίνηση με 6609 κ.μ. ανά πρατήριο (όμως αυτή η διακίνηση αναφέρεται στην κατάσταση πριν τη συγκέντρωση με τη Fina), ακολουθούμενη από την Exxon με 5057 κ.μ. (6795 κ.μ. το 1998), την Texaco και τη Shell με συγκρίσιμη μέση διακίνηση 4900 κ.μ. Η Q8 έχει τη χαμηλότερη μέση διακίνηση με 2542 κ.μ. ανά χώρο.

628. Ωστόσο, σε γενικές γραμμές μπορεί να υποστηριχθεί ότι η μέση διακίνηση του κλάδου είναι πολύ υψηλή στο Λουξεμβούργο συγκρινόμενη με το μέσο όρο άλλων χωρών.

Σύγκριση της μέσης διακίνησης	Αυστρία	Γερμανία	HB	Κάτω Χώρες	Λουξεμβούργο
	1422	2932	2577	2502	4372

629. Μέση διακίνηση άνω των 3000/3500 κ.μ. ανά χώρο θεωρείται από τον κλάδο ότι επιτρέπει σε μία εταιρεία διανομής μικρών ποσοτήτων να φθάσει ελάχιστη αποτελεσματική κλίμακα έτσι ώστε να καλύπτει το πάγιο κόστος της. Εν προκειμένω, εσωτερική μελέτη που εκπόνησαν τα μέρη δείχνει ότι ένα σύνηθες πρατήριο επιτυγχάνει αποτελεσματική κλίμακα ακριβώς εάν δημιουργεί διακίνηση

γύρω στα [...] * κ.μ. και πραγματοποιεί μικτό περιθώριο κέρδους [...] % σαντίμ ανά λίτρο. Σε αυτή τη βάση, φαίνεται ότι καμία από τις επιχειρήσεις που κατέχουν ηγετική θέση δεν έχει σημαντικό πλεονέκτημα έναντι των άλλων όσον αφορά το λειτουργικό κόστος ανά χώρο.

Τιμές

630. Για να εκτιμηθεί πλήρως το ανταγωνιστικό περιβάλλον που υπάρχει στη διανομή μικρών ποσοτήτων καυσίμων κίνησης στο Λουξεμβούργο, αξίζει να συγκριθούν οι τιμές προ φόρου στις χώρες που επηρεάζονται από την πράξη.

Προϊόν: Διανομή μικρών ποσοτήτων βενζίνης κίνησης – τιμή πρατηρίου

Περιοχή	Μέση τιμή ανά μετρικό τόνο (USD)					
	1996		1997		1998	
	Μετά φόρου	Άνευ φόρου	Μετά φόρου	Άνευ φόρου	Μετά φόρου	Άνευ φόρου
Αυστρία	1,438	491	1,288	457	1,193	390
Βέλγιο	1,500	398	1,389	370	1,312	313
Γαλλία	1,524	285	1,384	278	1,391	266
Γερμανία	1,400	354	1,222	334	1,174	279
Λουξεμβούργο	1,148	401	1,028	383	936	321
Κάτω Χώρες	1,579	428	1,447	406	1,405	347
Ηνωμένο Βασίλειο	1,271	270	1,397	300	1,487	271

Προϊόν: Διανομή μικρών ποσοτήτων πετρελαίου ντήζελ – τιμή πρατηρίου

Περιοχή	Μέση τιμή ανά μετρικό όγκο (USD)					
	1996		1997		1998	
	Μετά φόρου	Άνευ φόρου	Μετά φόρου	Άνευ φόρου	Μετά φόρου	Άνευ φόρου
Αυστρία	1,014	407	900	369	820	314
Βέλγιο	981	363	860	324	784	264
Γαλλία	937	255	856	239	854	220
Γερμανία	955	334	822	294	762	234
Λουξεμβούργο	832	333	739	305	659	247
Κάτω Χώρες	1,003	366	903	329	842	271
Ηνωμένο Βασίλειο	1,044	249	1,194	266	1,278	228

631. Όπως φαίνεται από τον παραπάνω πίνακα, οι τιμές προ φόρου στο Λουξεμβούργο μειώθηκαν την τελευταία τριετία (από 401 USD ανά MT το 1996 σε 321 USD ανά MT το 1998), αλλά αυτό οφείλεται κυρίως στην πτώση των τιμών του αργού πετρελαίου. Σε γενικές γραμμές, οι τιμές προ φόρου κυμαίνονται στη μέση ζώνη των κοινοτικών τιμών.

632. Αξίζει επίσης να συγκρίνουμε τα μικτά περιθώρια κέρδους στις χώρες που επηρεάζονται από την πράξη. Τα μικτά περιθώρια κέρδους της Ecxon θεωρούνται αντιπροσωπευτικά των μέσων μικτών περιθωρίων του κλάδου.

Μικτά περιθώρια κέρδους – 1998 – USD ανά τόνο – βενζίνη	Αυστρία	Γερμανία	HB	Κάτω Χώρες	Γαλλία	Λουξεμβούργο
						[...]*

633. Όπως φαίνεται από τον πίνακα, καίτοι δεν επιτυγχάνονται οι μέγιστες τιμές των Κάτω Χωρών και της Αυστρίας, τα μικτά περιθώρια κέρδους στο Λουξεμβούργο είναι παρ' όλα αυτά πολύ υψηλά συγκριτικά με τα γαλλικά περιθώρια κέρδους που περιγράφηκαν από τα μέρη ως μεταξύ των πλέον περιοριζόμενων από τον ανταγωνισμό στην Ευρώπη. Σε ποσοστιαίους όρους, τα περιθώρια κέρδους στο Λουξεμβούργο είναι κατά [...] * υψηλότερα από τα γαλλικά. Δεν υπάρχει ειδικό επιπλέον κόστος σχετικά με κάποια ιδιαιτερότητα της λουξεμβουργιανής επικράτειας που να εξηγεί αυτές τις διαφορές. Ο ακόλουθος πίνακας δείχνει σύγκριση του κόστους μεταφοράς και παράδοσης της Ecxon, καθώς επίσης και τις «άλλες δαπάνες της διανομής μεγάλων ποσοτήτων» στις προαναφερόμενες χώρες.

1998 - USD ανά τόνο	Αυστρία	Γερμανία	HB	Κάτω Χώρες	Γαλλία	Λουξεμβούργο
Κόστος μεταφοράς και παράδοσης						[...]*
Άλλες δαπάνες της διανομής μεγάλων ποσοτήτων						[...]*

634. Από τον παραπάνω πίνακα φαίνεται ότι το κόστος μεταφοράς και παράδοσης κυμαίνεται εντός του ευρωπαϊκού μέσου όρου. Αφετέρου, οι «άλλες δαπάνες της διανομής μεγάλων ποσοτήτων» είναι σημαντικά υψηλότερο στο Λουξεμβούργο απ' ό,τι στη Γαλλία. Όμως, οι διαφορές αυτές εξακολουθούν να μην εξηγούν τη συνολική διαφορά που υπάρχει στο επίπεδο των μικτών περιθωρίων κέρδους μεταξύ Λουξεμβούργου και Γαλλίας. Δεδομένου ότι τα πρατήρια του Λουξεμβούργου έχουν υψηλότερη μέση διακίνηση (και συνεπώς πιθανόν χαμηλότερο μέσο κόστος) από τα γαλλικά πρατήρια, και λαμβανομένης υπόψη της ομοιογένειας προϊόντος των καυσίμων κίνησης, τέτοια υψηλά περιθώρια κέρδους υποδηλώνουν σημαντικό έλλειμμα ανταγωνισμού στην αγορά

Ειδικά χαρακτηριστικά της αγοράς του Λουξεμβούργου- Ρύθμιση τιμών

635. Ένα ειδικό χαρακτηριστικό της αγοράς στο Λουξεμβούργο είναι το γεγονός ότι η κυβέρνηση ορίζει μία μέγιστη τιμή ανά ποιότητα καυσίμων κίνησης. Ειδικότερα, το Υπουργείο Οικονομικών εφαρμόζει ένα σύστημα μέγιστων τιμών πρατηρίου στη διανομή μεγάλων και μικρών ποσοτήτων. Κατ' ουσία, ο τύπος μέγιστης τιμής βασίζεται σε τέσσερις κύριες συνιστώσες : **(i)** δημοσιευμένες τιμές αγοράς φορτίου, **(ii)** ένα βασικό περιθώριο κέρδους (διανομή μεγάλων ποσοτήτων) για την εταιρεία εφοδιασμού πετρελαιοειδών, **(iii)** συμπληρωματική αποζημίωση για διάφορες

δαπάνες (κόστος σιδηροδρομικής μεταφοράς, κόστος υποχρεωτικής αποθήκευσης και περιβαλλοντικές επενδύσεις και (iv) περιθώριο κέρδους του εμπόρου.

636. Οι περισσότερες μεταβολές τιμών πραγματοποιήθηκαν ως αποτέλεσμα μεταβολών στις τιμές αγοράς φορτίου, και δεν οδηγούν σε καμία μεταβολή στις οριακές συνιστώσες. Το επίσημο περιθώριο κέρδους (διανομή μεγάλων ποσοτήτων), που βασίζεται στις επικρατούσες πραγματικές μέγιστες τιμές και στις ημερήσιες τιμές αγοράς φορτίου, υπολογίζεται σε ημερήσια βάση από το Υπουργείο (και τον κλάδο). Οι υπολογισμοί αυτοί περιλαμβάνουν επίσης τους έμμεσους φόρους και το ΦΠΑ. Εάν υπήρξε αύξηση των τιμών στην αγορά φορτίου μετά τον καθορισμό των επικρατουσών μέγιστων τιμών, τα πραγματικά περιθώρια που διατίθενται στον κλάδο θα μειωθούν κάτω των καθορισμένων βασικών περιθωρίων κέρδους, ενώ εάν μειωθούν οι τιμές αγοράς φορτίου, ισχύει το αντίστροφο και τα πραγματικά περιθώρια κέρδους θα είναι ανώτερα των βασικών οριακών επιπέδων. Οι συναλλαγματικές διακυμάνσεις θα προκαλέσουν επίσης μεταβολές των πραγματικών έναντι των βασικών περιθωρίων, εφόσον οι μέγιστες τιμές καθορίζονται σε τοπικό νόμισμα. Αυτές ακριβώς οι αποκλίσεις προκαλούν μεταβολές στις μέγιστες τιμές. Το Υπουργείο ενεργεί στη βάση ότι οι μεταβολές στις μέγιστες τιμές αιτιολογούνται εφόσον η διαφορά μεταξύ των μέγιστων και πραγματικών (υπολογιζόμενων) περιθωρίων κέρδους για συγκεκριμένο προϊόν υπερβαίνει το 0,25 LUF ανά λίτρο για 10 συνεχείς ημέρες ή υπερβαίνει το 0,4 LUF ανά λίτρο για περισσότερες από 2 συνεχείς ημέρες. Όμως, οι μεταβολές στις μέγιστες τιμές υπόκεινται πάντα σε έγκριση εκ μέρους της κυβέρνησης, πράγμα που σημαίνει ότι δεν ακολουθούν άμεσα τέτοιες περιόδους απόκλισης των τιμών. Ο κλάδος – και το Υπουργείο – ακολουθεί τα ποσά της υπο- και υπερ-ανάκτησης (που προκάλεσαν η αγορά φορτίου και η συναλλαγματική διακύμανση) έναντι των βασικών περιθωρίων κέρδους. Η υπο-ανάκτηση αντισταθμίζεται τυπικά από μία σκόπιμη καθυστέρηση της μείωσης των μέγιστων τιμών όταν μειώνονται οι τιμές αγοράς φορτίου, και η υπερ-ανάκτηση ισοσκελίζεται από καθυστερήσεις στην εφαρμογή μέγιστων αυξήσεων των τιμών όταν ανατιμώνται οι τιμές αγοράς φορτίου.
637. Επίσης, προσαρμογή στον τύπο των τιμών μπορεί να συμβεί κατόπιν αιτήματος του κλάδου προκειμένου να καλυφθούν αυξήσεις του κόστους. Στην περίπτωση αυτή, η τοπική ένωση του πετρελαϊκού κλάδου πρέπει να υποβάλει αίτηση για αυξήσεις τιμών – περιθωρίων κέρδους. Ωστόσο, οι μεταβολές των τιμών που προκύπτουν από ή συμπεριλαμβάνουν αύξηση του περιθωρίου είναι σπάνιες συγκριτικά προς αυτές που αντικατοπτρίζουν την αγορά φορτίου και τις συναλλαγματικές μεταβολές. Εν προκειμένω, αξίζει να σημειωθεί ότι τους προηγούμενους 12 μήνες μέχρι τον Ιούνιο του 1999, υπήρξαν 12 μεταβολές μέγιστων τιμών για βενζίνη κίνησης και 11 μεταβολές μέγιστων τιμών για πετρέλαιο ντήζελ. Οι τελευταίες μεταβολές των περιθωρίων κέρδους σημειώθηκαν τον Αύγουστο του 1998.
638. Καίτοι είναι αναμφισβήτητο ότι η παρέμβαση της κυβέρνησης στον καθορισμό της μέγιστης τιμής αποτελεί παράγοντα στρέβλωσης της ορθής λειτουργίας της αγοράς, αφετέρου δεν αποτρέπει τις εταιρείες διανομής μικρών ποσοτήτων από τον μεταξύ τους ανταγωνισμό μέσω της τιμολόγησης σε επίπεδο χαμηλότερο από το ανώτατο όριο τιμών της κυβέρνησης. Όμως, στην πραγματικότητα, οι περισσότεροι ανταγωνιστές εφαρμόζουν τη μέγιστη τιμή πώλησης που καθορίζει η κυβέρνηση, με ήσσοнос σημασίας εκπτώσεις που παρέχονται σε ορισμένες σπάνιες περιπτώσεις.

639. Κατ' ουσία, οι εταιρείες διανομής μικρών ποσοτήτων ευθυγραμμίζουν τις τιμές τους με την τιμή της κυβέρνησης και δεν αποκλίνουν σχεδόν καθόλου από αυτή την τιμή. Από την έρευνα που διενήργησε η Επιτροπή φαίνεται ότι μεταξύ όλων των εταιρειών διανομής μικρών ποσοτήτων, ελάχιστες επιχειρήσεις πωλούν σήμερα καύσιμα κίνησης σε τιμή έκπτωσης· ορισμένες επιχειρήσεις λευκών πρατηρίων τιμολογούν σήμερα μεταξύ 0,1 και 0,4 F/λίτρο χαμηλότερα από τις μέγιστες τιμές, και ορισμένα πρατήρια που ανήκουν σε εταιρείες καυσίμων, συγκεκριμένα η Total και η **Exxon**, τιμολογούν σήμερα κατά 0,1 F/λίτρο χαμηλότερα από τις μέγιστες τιμές.
640. Εν ολίγοις, τη συγκεκριμένη χρονική περίοδο, το ανταγωνιστικό παιχνίδι φαίνεται να μην λειτουργεί σωστά. Στην πράξη υπάρχει αμελητέος ανταγωνισμός μεταξύ των επτά βασικών εταιρειών διανομής μικρών ποσοτήτων καυσίμων κίνησης που προσαρμόζουν συστηματικά τις τιμές πρατηρίου στη μέγιστη τιμή που έχει καθορίσει η κυβέρνηση.

Φραγμοί εισόδου – επέκταση – δυνητικός ανταγωνισμός

641. Εκτός των φραγμών εισόδου που είναι κοινοί στον τομέα, το σημαντικότερο εμπόδιο για ένα νεοεισερχόμενο στη λουξεμβουργιανή αγορά διανομής μικρών ποσοτήτων καυσίμων είναι ο κορεσμός της αγοράς όσον αφορά τον αριθμό των πρατηρίων. Το στοιχείο αυτό μειώνει σε μεγάλο βαθμό τη δυνατότητα δημιουργίας νέων πρατηρίων.
642. Όσον αφορά την πιθανή είσοδο στη λουξεμβουργιανή αγορά επιθετικών ανταγωνιστών, αξ σημειωθεί ότι δεν υπάρχουν ανοικτοί χώροι υπεραγορών στο Λουξεμβούργο. Το σημαντικότερο, οι φραγμοί στην πιθανή μελλοντική είσοδό τους φαίνονται ανυπέρβλητοι. Κατ' αρχήν, τόσο οι εθνική κυβέρνηση όσο και η τοπική αυτοδιοίκηση στο Λουξεμβούργο έχουν πολύ αυστηρές νομοθετικές και κανονιστικές διατάξεις για τη χορήγηση αδειών. Δεύτερον, η πρόσβαση σε εμπορικά ακίνητα είναι περιορισμένη λόγω του μικρού μεγέθους της χώρας. Τρίτον, τα διαθέσιμα εμπορικά ακίνητα είναι πολύ ακριβά. Τέταρτον, το Λουξεμβούργο είναι πολύ μικρό σε μέγεθος για να αντέξει σημαντική ανάπτυξη καταστημάτων αυτοεξυπηρέτησης. Τέλος, η ζήτηση καυσίμων κίνησης στο Λουξεμβούργο συνίσταται από τη διερχόμενη κυκλοφορία των αλλοδαπών που προσελκύονται από τις χαμηλές τιμές. Είναι σαφές ότι η ζήτηση αυτή δεν μπορεί να ανακτηθεί από υπεραγορές που πωλούν καύσιμα κίνησης.

ΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΜΕΤΑ ΤΗ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗ –ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΣ ΤΗΣ ΠΡΑΞΗΣ ΣΤΟΝ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟ

643. Ο αντίκτυπος της παρούσας πράξης πρέπει να εκτιμηθεί βάσει των στοιχείων που περιγράφονται παραπάνω, λαμβανομένων υπόψη των χαρακτηριστικών που καθορίζονται στο τμήμα για τα διαρθρωτικά χαρακτηριστικά των αγορών διανομής μικρών ποσοτήτων καυσίμων κίνησης εν γένει.
644. Στην παρούσα κατάσταση, και παρά την παρουσία επτά βασικών δραστηριοποιούμενων στην αγορά επιχειρήσεων, η απόδοση της αγοράς διανομής καυσίμων μικρών ποσοτήτων καυσίμων κίνησης στο Λουξεμβούργο όσον αφορά τον ανταγωνισμό των τιμών είναι πενιχρή. Λόγω της παρουσίας ενός ανώτατου ορίου τιμών που ορίζει η κυβέρνηση, οι περισσότερες εταιρείες διανομής μικρών ποσοτήτων καυσίμων κίνησης ευθυγραμμίζουν τις τιμές πρατηρίου με αυτό το όριο και αποφεύγουν τον μεταξύ τους ανταγωνισμό. Τα περιθώρια κέρδους που διασφαλίζονται μέσω του τύπου που καθορίζει η κυβέρνηση είναι ευρέα και

επιτρέπουν επίσης στις λιγότερο αποδοτικές εταιρείες διανομής μικρών ποσοτήτων να παραμένουν στην αγορά χωρίς να υποφέρουν από τον ανταγωνισμό. Στην πραγματικότητα, λιγότερες δραστηριοποιούμενες στην αγορά επιχειρήσεις αποκλίνουν από τον τιμή της κυβέρνησης πράγμα που λειτουργεί ως σημείο αναφοράς ενός καρτέλ. Πράγματι, οι τιμές πρατηρίου μετά βίας διαφοροποιούνται κατόπιν πρωτοβουλίας κάποιας δραστηριοποιούμενης στην αγορά επιχείρησης, αλλά μόνο συνέπεια προσαρμογών που αποφασίζει η κυβέρνηση.

645. Ωστόσο, καίτοι είναι αναμφισβήτητο ότι η ανταγωνιστική δυναμική στρεβλώνεται από την ύπαρξη κρατικής ρύθμισης που ορίζει τη μέγιστη δυνατή τιμή πρατηρίου, είναι γεγονός ότι ο ανταγωνισμός θα μπορούσε να λειτουργεί ικανοποιητικά κάτω από το ανώτατο όριο τιμής. Αντ' αυτού, οι εταιρείες διανομής μικρών ποσοτήτων καυσίμων κίνησης προτιμούν να αποφεύγουν οποιοδήποτε ανταγωνισμό τιμών. Συνολικά, μέχρι σήμερα η αγορά φαίνεται να χαρακτηρίζεται από σημαντικό έλλειμμα ανταγωνισμού.
646. Καίτοι ως άμεσο αποτέλεσμα της πράξης η ενοποιημένη οντότητα θα ελέγχει από κοινού μία μικρού μεγέθους δραστηριοποιούμενη στην αγορά επιχείρηση (Exxon [10-20]*% και BP/Mobil [0-10]*%), πρέπει ωστόσο να ληφθεί υπόψη η υπάρχουσα σχέση μεταξύ Mobil και Aral, που είναι ο υπ' αριθμόν 2 ανταγωνιστής στο Λουξεμβούργο με [10-20]*% της αγοράς.
647. Βάσει αυτής της προσέγγισης, η πράξη θα αυξήσει σημαντικά το βαθμό συγκέντρωσης της αγοράς, εφόσον η τριάδα που αποτελούν οι Exxon/Mobil, BP/Mobil και Aral θα καλύπτει κατά προσέγγιση το [30-40]*% της αγοράς.
648. Το σημαντικότερο, η πράξη θα αλλάξει τη δομή του ολιγοπωλίου καθώς θα οδηγήσει στη δημιουργία μιας νέας συγκέντρωσης των δραστηριοποιούμενων στην αγορά επιχειρήσεων που έχουν σημαντική επιρροή στην αγορά. Συνεπώς, η αγορά θα χαρακτηρίζεται από την παρουσία μιας ηγετικής συγκέντρωσης δραστηριοποιούμενων στην αγορά επιχειρήσεων, συγκεκριμένα Exxon/BP/Mobil-Aral, μία δεύτερη δύναμη, τη Shell, και επιπλέον ορισμένους «ακόλουθους». Εν προκειμένω, η πράξη θα οδηγήσει σε σημαντική περιστολή του υπάρχοντος ολιγοπωλίου έτσι ώστε να απομακρυνθεί ακόμα περισσότερο κάθε πιθανότητα ανταγωνισμού μεταξύ των διάφορων δραστηριοποιούμενων στην αγορά επιχειρήσεων. Μετά τη συγκέντρωση, η δομή αγοράς θα είναι τέτοια που κάθε ανταγωνιστική κίνηση θα προκαλεί έντονη και ευρεία αντίδραση. Για παράδειγμα, εάν η κυβέρνηση έπρεπε να αυξήσει ή ακόμα και να καταργήσει το παρόν ανώτατο όριο τιμών που καθορίζει, η πράξη θα καθιστούσε ακόμα πιο απίθανο για ένα συμμετέχοντα στην αγορά να υιοθετήσει μία πιο ανταγωνιστική στάση, καθώς μία τέτοια δράση θα οδηγούσε πιθανότερα σε ισχυρή και ευρεία αντίδραση. Ομοίως, κάθε δυνητικός εισερχόμενος θα αντιμετώπιζε εντονότερη και ευρύτερη επιθετικότητα από τις υπάρχουσες δραστηριοποιούμενες στην αγορά επιχειρήσεις.
649. Υπό το πρίσμα των προαναφερομένων, φαίνεται ότι η πράξη θα οδηγήσει στη δημιουργία ή ενίσχυση συλλογικής δεσπόζουσας θέσης που θα κατέχουν οι Shell, Aral, Exxon, Q8, Texaco, TotalFina και BP/Mobil αποτέλεσμα της οποίας ο αποτελεσματικός ανταγωνισμός θα παρεμποδιζόταν ουσιαστικά σε σημαντικό μέρος της κοινής αγοράς.

ΚΑΤΩ ΧΩΡΕΣ

ΓΕΝΙΚΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ

650. Οι Κάτω Χώρες είναι μία από τις χώρες στο εσωτερικό της ΕΕ που επηρεάζονται περισσότερο από την πράξη όσον αφορά τη διανομή μικρών ποσοτήτων καυσίμων κίνησης. Δύο κατηγορίες επιχειρήσεων δραστηριοποιούνται στην αγορά, οι μεγάλες εταιρείες πετρελαιοειδών με ολοκληρωμένη διάρθρωση (Shell, Exxon, BP/Mobil, Texaco, TotalFina και Q8) και οι ανεξάρτητες εταιρείες διανομής μικρών ποσοτήτων χωρίς ολοκληρωμένη διάρθρωση που είτε ανήκουν είτε όχι σε εταιρείες καυσίμων. Η αγορά διανομής μικρών ποσοτήτων χαρακτηρίζεται από υψηλό βαθμό συγκέντρωσης, με τις μεγάλες εταιρείες πετρελαιοειδών να καλύπτουν άνω του [80-90]*% των εμπορεύσιμων όγκων, ενώ το υπόλοιπο κατανέμεται μεταξύ των ανεξάρτητων επιχειρήσεων. Σε αντίθεση με άλλες εθνικές αγορές, ιδίως το ΗΒ και τη Γαλλία, δεν υπάρχουν σήμερα καταστάματα αυτοεξυπηρέτησης που δραστηριοποιούνται στη διανομή μικρών ποσοτήτων καυσίμων στις Κάτω Χώρες. Ο εφοδιασμός σε μεγάλες ποσότητες καυσίμων οργανώνεται σε τοπική κλίμακα, με εταιρείες διανομής μικρών ποσοτήτων με ολοκληρωμένη και μη ολοκληρωμένη διάρθρωση που εφοδιάζουν τα δίκτυα διανομής μικρών ποσοτήτων από ένα εκ των πέντε τοπικών διυλιστηρίων (Shell, Exxon, Total, BP-Texaco και Q8). Ο αριθμός των πρατηρίων μειώθηκε τα τελευταία έτη (3.980 πρατήρια το 1997, φθάνοντας μέση διακίνηση 2.502 κ.μ., που είναι μία από τις χαμηλότερες μεταξύ των εξεταζόμενων σχετικών αγορών). Οι τιμές πρατηρίου είναι μεταξύ των υψηλότερων. Η πολιτική σχεδιασμού και χορήγησης αδειών της κυβέρνησης είναι μία από τις πλέον περιοριστικές μεταξύ των εξεταζόμενων σχετικών αγορών, καθιστώντας τις προοπτικές για επέκταση του δικτύου διανομής μικρών ποσοτήτων πενιχρές. Λόγω της τοπογραφίας της χώρας (ήτοι μαλακό απορροφητικό έδαφος), η περιβαλλοντική νομοθεσία είναι από τις πλέον απαιτητικές στην ΕΕ, έχοντας ως συνέπεια αύξηση του λειτουργικού κόστους.

Διύλιση

651. Οι μεγάλες εταιρείες πετρελαιοειδών (Shell, Exxon, BP/Mobil, Texaco, TotalFina και Q8) είναι οι βασικές πηγές εφοδιασμού σε καύσιμα κίνησης. Λειτουργούν τα πέντε διυλιστήρια στις Κάτω Χώρες, όπως φαίνεται στον ακόλουθο πίνακα. Υπάρχει ένα έκτο διυλιστήριο στο Άμστερνταμ (ανήκει στη Smith & Hollander) το οποίο, όμως, δεν παράγει καύσιμα κινήσεως, αλλά κυρίως προϊόντα ασφάλτου.

Ικανότητα διύλισης στις Κάτω Χώρες (1997)

Διύλιση	Ιδιοκτήτης	Επικρατής	Ικανότητα διύλισης 000 bcd
Europoort-Pernis	NL Refining Co	Texaco (35%) BP/Mobil (65%)	399
Pernis	Shell	Shell (100%)	374
Ρότερνταμ	Esso Nederland BV	Exxon (100%)	180
Ρότερνταμ	Kuwait Petroleum	Q8 (100%)	76
Vlissingen	Total Raffinaderij	Total (55%) Dow (45%)	148

Roland Berger & Partners GmbH, 1997

Διανομή μεγάλων ποσοτήτων

652. Οι Κάτω Χώρες δεν είναι αμιγής εξαγωγέας καθαρών πετρελαιοειδών. Τα καύσιμα κίνησης που εφοδιάζουν το δίκτυο διανομής μικρών ποσοτήτων διατίθενται σε τοπική κλίμακα από ένα εκ των προαναφερομένων διυλιστηρίων. Οι μεγαλύτερες εταιρείες πετρελαιοειδών είναι συνεπώς οι βασικοί προμηθευτές μεγάλων ποσοτήτων καυσίμων. Εμπορεύονται τα προϊόντα τους είτε μέσω των δικών τους οργανώσεων εμπορίας είτε μέσω ανεξάρτητων επιχειρήσεων, που τα μεταπωλούν στην αγορά διανομής μικρών ποσοτήτων.

Διανομή μικρών ποσοτήτων

653. Στο επίπεδο της διανομής μικρών ποσοτήτων, υπάρχουν δύο κατηγορίες επιχειρήσεων, δηλαδή, όλες οι προαναφερόμενες μεγάλες εταιρείες πετρελαιοειδών με ολοκληρωμένη διάρθρωση, αφενός, και ορισμένες ανεξάρτητες εταιρείες διανομής μικρών ποσοτήτων με μη ολοκληρωμένη διάρθρωση, αφετέρου. Όπως αναφέρεται στην προηγούμενη παράγραφο, ανεξάρτητες εταιρείες διανομής μικρών ποσοτήτων εφοδιάζονται πρακτικά με όλα τα καύσιμα κίνησης από ένα ή περισσότερα από τα παραπάνω διυλιστήρια.
654. Οι υπεραγορές δεν δραστηριοποιούνται έντονα στη διανομή καυσίμων σε μικρές ποσότητες. Αυτό οφείλεται κυρίως στην αυστηρή περιβαλλοντική πολιτική που επιβάλλει η κυβέρνηση για τα πρατήρια και στο γεγονός ότι, εν γένει, τα καταστήματα αυτοεξυπηρέτησης στις Κάτω Χώρες δεν διαθέτουν μεγάλους ανοιχτούς χώρους για τη λειτουργία πρατηρίων, όπως γίνεται στη Γαλλία και το ΗΒ. Τα καταστήματα αυτοεξυπηρέτησης δραστηριοποιούνταν στη διανομή μικρών ποσοτήτων καυσίμων στις Κάτω Χώρες μέχρι προ 15 ετών. Αντιμετώπισαν, όμως αυξανόμενο περιβαλλοντικό κόστος και επιβάρυνση, και αποφάσισαν να εγκαταλείψουν την αγορά (η Ecxon, για παράδειγμα, εξαγόρασε 15 πρατήρια από τη Migo, μία αλυσίδα καταστημάτων αυτοεξυπηρέτησης, και τα έκλεισε τρία έτη αργότερα). Βάσει της ολλανδικής πολιτικής για τη χορήγηση αδειών, με το κλείσιμο του πρατηρίου, ο ιδιοκτήτης χάνει την άδειά του. Αναλόγως, αυτοί που εξήλθαν από την αγορά τα τελευταία έτη είναι απίθανο, βάσει του ισχύοντος συστήματος χορήγησης αδειών της κυβέρνησης, να επανέλθουν.

ΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΠΡΙΝ ΤΗ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗ – ΠΑΡΟΥΣΙΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

Δομή αγοράς

655. Τα χαρακτηριστικά της αγοράς συμβάλλουν σε μία ολιγοπωλιακή δομή μεταξύ των μεγάλων εταιρειών με ολοκληρωμένη διάρθρωση. Παρά την ασυμμετρία των θέσεων της αγοράς, τη σταθερότητα των μεριδίων αγοράς και τα σημαντικά κοινά χαρακτηριστικά των μεγάλων εταιρειών (κάθετη ολοκλήρωση, παρόμοια δύλιση, δομές κόστους της διανομής μεγάλων και μικρών ποσοτήτων, παρόμοια απόδοση σε κεφαλαιουχικές δαπάνες), αντικατοπτρίζουν μία αγορά που λειτουργεί σε επίπεδα περιθωρίων κέρδους και τιμών ανεξάρτητων από την ανταγωνιστική δυναμική της περιοχής ARA.
656. Η Shell κατέχει ηγετική θέση στην αγορά και είναι «επικεφαλής» σε εθνική κλίμακα. Η κυριαρχία της στην ολλανδική αγορά οφείλεται σε ιστορικούς λόγους που συνδέεται με την ανακάλυψη, από κοινού με την Ecxon, του κοιτάσματος φυσικού αερίου του Groningen. Οι δύο εταιρείες ενθαρρύνθηκαν από την κυβέρνηση να

επενδύσουν εκ νέου στις Κάτω χώρες, τα έσοδα από το φυσικό αέριο. Η Shell επένδυσε εκ νέου αυτά τα έσοδα στον τομέα των τελικών σταδίων του σχετικού οικονομικού κύκλου, κατασκευάζοντας ικανότητα διύλισης και εκτεταμένο δίκτυο διανομής⁶⁷. Το μερίδιο αγοράς στη Shell στην αγορά διανομής μικρών ποσοτήτων το 1998 ήταν [30-40]*%.

657. Εκτός της Shell, η επόμενη μεγαλύτερη δραστηριοποιούμενη στην αγορά εταιρεία είναι η BP/Mobil που καλύπτει [10-20]*% της αγοράς διανομής μικρών ποσοτήτων. Ακολουθείται από τις Texaco, Exxon και TotalFina με μερίδια αγοράς του φάσματος [10-20]*% και από την Q8 με μικρότερη παρουσία στο επίπεδο διανομής μικρών ποσοτήτων. Οι εταιρείες αυτές καλύπτουν περίπου το [80-90]*% της αγοράς, αφήνοντας τοιουτοτρόπως το υπόλοιπο μέρος σε ορισμένες ανεξάρτητες εταιρείες διανομής μικρών ποσοτήτων και λευκά πρατήρια, των οποίων το βασικό χαρακτηριστικό, που τις διαφοροποιεί από τις μεγάλες εταιρείες, είναι η έλλειψη κάθετης ολοκληρωμένης διάρθρωσης, και επακόλουθη εξάρτησή τους όσον αφορά τον εφοδιασμό από τις μεγάλες εταιρείες.

Μερίδια αγοράς στη διανομή μικρών ποσοτήτων 1998

Shell	BP/Mobil	Exxon	Texaco	TotalFina	Q 8	Indies
[30-40]*%	[10-20]*%	[10-20]*%	[10-20]*%	[0-10]*%	[0-10]*%	[10-20]*%

Στοιχεία των μερών

658. Η σταθερότητα των μεριδίων αγοράς τα τελευταία έτη αντικατοπτρίζει την έλλειψη έντονου ανταγωνισμού και την απουσία εισερχόμενων στην αγορά. Συνολικά, δεν καταγράφηκαν αξιοσημείωτες διακυμάνσεις στις σχετικές ανταγωνιστικές θέσεις των διάφορων ανταγωνιστών. Ο ακόλουθος πίνακας δείχνει την κίνηση των μεριδίων αγοράς στο επίπεδο της διανομής μικρών ποσοτήτων την τελευταία πενταετία.

Κίνηση των μεριδίων αγοράς στη διανομή μικρών ποσοτήτων

	1994	1995	1996	1997	1998
SHELL	[20-30%]*	[30-40%]*	[30-40%]*	[30-40%]*	[30-40%]*
MOBIL	[0-10%]*	[10-20%]*	[10-20%]*	0,00%	0,00%
BP	[0-10%]*	[0-10%]*	[0-10%]*	[10-20%]*	[10-20%]*
TEXACO	[10-20%]*	[10-20%]*	[10-20%]*	[10-20%]*	[10-20%]*
ESSO	[10-20%]*	[10-20%]*	[10-20%]*	[10-20%]*	[10-20%]*
TOTAL	[0-10%]*	[0-10%]*	[0-10%]*	[0-10%]*	[0-10%]*
FINA	[0-10%]*	[0-10%]*	[0-10%]*	[0-10%]*	[0-10%]*
Q8	[0-10%]*	[0-10%]*	[0-10%]*	[0-10%]*	[0-10%]*
Ανεξάρτητοι	[10-20%]*	[10-20%]*	[10-20%]*	[10-20%]*	[10-20%]*

67. [...]*

Στοιχεία των μερών

659. Οι παραπάνω θέσεις στην αγορά αντικατοπτρίζονται επίσης στην κατανομή των πρατηρίων σε ολόκληρη την επικράτεια των Κάτω Χωρών. Η αγορά διανομής μικρών ποσοτήτων κυριαρχείται από τις μεγάλες εταιρείες εκμετάλλευσης διυλιστηρίων, που καλύπτουν άνω του 75% των υφιστάμενων πρατηρίων. Καίτοι ο αριθμός των πρατηρίων μειώθηκε τα τελευταία έτη, ως αποτέλεσμα του περιβαλλοντικού εξορθολογισμού και των περιοριστικών πολιτικών σχεδιασμού, οι μεγάλες εταιρείες ήσαν σε θέση να αναπτύξουν περαιτέρω το δίκτυό τους εις βάρος ανεξάρτητων εταιρειών διανομής μικρών ποσοτήτων.

Αριθμός πρατηρίων στις Κάτω Χώρες

	Τέλη-94	Τέλη-95	Τέλη-96	Τέλη-97
Shell	770	770	750	745
Mobil	375	470	450	0
BP	300	300	300	750
Texaco	555	551	555	557
Esso	395	395	390	390
Total	185	180	190	185
FINA	170	170	172	185
Q8	200	200	190	190
Σύνολο εταιρειών εκμετάλλευσης διυλιστηρίων	2950	3036	2997	3002
Ανία (ανεξάρτητη)	185	185	190	190
Άλλοι ανεξάρτητοι	1010	829	813	788
Σύνολο πρατηρίων	4145	4050	4000	3980
Συνολικός όγκος (Κ κυβικά μέτρα)	8846	9097	9443	9957
Μέσος όγκος του κλάδου (κυβικά μέτρα)	2949	3237	3373	3078

Στοιχεία των μερών

Ανταγωνιστική δυναμική – Κόστος και τιμές

Κόστος

660. Επιπλέον, οι μεγάλες εταιρείες εκμετάλλευσης διυλιστηρίων δεν διακινούν απλώς τους μεγαλύτερους όγκους καυσίμων στη διανομή μικρών ποσοτήτων, αλλά το πράττουν και με τον αποτελεσματικότερο ως προς το κόστος τρόπο, πραγματοποιώντας το μεγαλύτερο όγκο ανά χώρο. Ο ακόλουθος πίνακας δείχνει τη μέση διακίνηση που πραγματοποίησαν οι μεγάλες εταιρείες και οι ανεξάρτητοι στις Κάτω Χώρες.

	Μέση διακίνηση (κ.μ.)			
	1994	1995	1996	1997
SHELL	3395	3629	3884	4218
MOBIL	2256	2026	2233	
BP	2574	2519	2595	2426

TEXACO	1922	2024	2149	2311
ESSO	2424	2348	2463	2776
TOTAL	2262	2582	2546	2728
FINA	2261	2161	2286	2308
Q8	1636	1559	1641	1537
Ανεξάρτητοι	1221	1389	1401	1433
Μέσος όρος του κλάδου	2134	2246	2361	2502

661. Μέχρι το 1997, η μέση διακίνηση των μεγάλων εταιρειών ήταν σχεδόν διπλάσια από τη μέση διακίνηση των ανεξάρτητων. Ως αποτέλεσμα της συγκέντρωσης, η διαφορά θα αυξηθεί περαιτέρω. Αυτή η διαφορά διακίνησης εξηγείται από δύο βασικούς λόγους: το μεγαλύτερο μέγεθος των πρατηρίων που λειτουργούν υπό την εμπορική επωνυμία των μεγάλων εταιρειών (και σχεδόν αποκλειστικά τα μεγάλα πρατήρια που βρίσκονται σε αυτοκινητοδρόμους)· και η προνομιούχος τοποθεσία των περισσότερων πρατηρίων τους. Σύμφωνα με έκθεση την εκπόνηση της οποίας ανέθεσε η κυβέρνηση των Κάτω Χωρών, οι μεγαλύτερες εταιρείες πετρελαιοειδών ήσαν σε θέση, χάρη στην οικονομική τους επιφάνεια, να κατασκευάσουν και να λειτουργήσουν μεγαλύτερα πρατήρια που βρίσκονται σε προνομιούχες τοποθεσίες. Επιπλέον, ήσαν σε θέση, ιστορικά, να καθορίσουν ένα εκτενές δίκτυο πρατηρίων υψηλής διακίνησης στους ολλανδικούς αυτοκινητοδρόμους. Μέχρι το 1994, τα δικαιώματα αποκλειστικής εκμετάλλευσης παραχωρήθηκαν στις μεγαλύτερες εταιρείες πετρελαιοειδών σύμφωνα με τα υφιστάμενα μερίδια αγοράς τους. Καθώς αυτή η πολιτική χορήγησης αδειών αποδείχθηκε αδικαιολογήτως περιοριστική, εγκαταλείφθηκε και αντικαταστάθηκε από μία πολιτική δια της οποίας παραχωρήθηκαν νέα δικαιώματα αποκλειστικής εκμετάλλευσης στον τελευταίο πλειοδότη για απεριόριστη χρονική περίοδο.
662. Η υψηλότερη διακίνηση μειώνει τη βάση του κόστους της εταιρείας διανομής μικρών ποσοτήτων. Υπό την έννοια αυτή, είναι αυτονόητο ότι οι μεγάλες εταιρείες μπορεί να αναμένουν ότι θα έχουν μεγαλύτερα περιθώρια κέρδους από ανεξάρτητες εταιρείες διανομής μικρών ποσοτήτων. Ακόμα καιίτοι τα απόλυτα μικτά περιθώρια κέρδους τους μπορεί να είναι παρόμοια, το σχετικό κόστος τους διαφέρει, με τις μεγάλες εταιρείες να είναι σε θέση να τα επεκτείνουν σε μεγαλύτερη βάση κύκλου εργασιών. Η κατάσταση αυτή ευνοεί τη δημιουργία οικονομιών κλίμακας στην πράξη για το δίκτυο διανομής μικρών ποσοτήτων των μεγάλων εταιρειών· τα περιθώρια κέρδους τους μεγαλώνουν καθώς αυξάνει ο κύκλος εργασιών τους. Η έκθεση της κυβέρνησης των Κάτω Χωρών και η έρευνα αγοράς έδειξαν ότι, εντός του παρόντος ανταγωνιστικού περιβάλλοντος, δια του οποίου δεν αναμένονται νέες μαζικές παραχωρήσεις δικαιωμάτων, οι οικονομίες κλίμακας μπορεί να αποτελούν προϋπόθεση για να παραμείνει μία επιχείρηση βιώσιμη στην αγορά. Το συρρικνωμένο δίκτυο των ανεξάρτητων εξηγείται, σε μεγάλο βαθμό, από την έλλειψη οικονομιών κλίμακας μικρότερων δικτύων και πρατηρίων.

Τιμές

663. Οι τιμές στις Κάτω Χώρες είναι υψηλές συγκριτικά προς τα οικονομικά των καυσίμων του φάσματος ARA. Καίτοι οι τιμές από το διυλιστήριο είναι ευθυγραμμισμένες με τα επίπεδα Platt, τα περιθώρια και οι τιμές διανομής μεγάλων και μικρών ποσοτήτων φαίνεται να είναι δυσανάλογα υψηλότερα. Αυτό οδήγησε σε υψηλότερες τιμές πρατηρίου σε σύγκριση προς γειτνιάζουσες αγορές εντός του ίδιου περιβάλλοντος εφοδιασμού. Για παράδειγμα, την τελευταία πενταετία, οι τιμές πρατηρίου ήσαν κατά 40% υψηλότερες από τη Γαλλία, πράγμα που περιγράφηκε από τα μέρη ως μεταξύ των πλέον περιοριζόμενων από τον ανταγωνισμό στην Ευρώπη. Ο ακόλουθος πίνακας δείχνει ότι το 1998 οι τιμές διανομής μεγάλων ποσοτήτων και οι τιμές πρατηρίου είναι υψηλότερες στις Κάτω Χώρες από τις άλλες γειτνιάζουσες αγορές, ευθυγραμμιζόμενες με τις δημοσιευμένες τιμές Platt στην ARA.

	Κάτω Χώρες	Γαλλία	Ηνωμένο Βασίλειο	Γερμανία
Τιμές πρατηρίου	1	0,7	0,72	0,75
Τιμές διανομής μεγάλων ποσοτήτων	1	0,84	0,88	0,9

664. Η διαφορά αυτή πιθανόν να μην αποδίδεται σε τυχόν υψηλότερους έμμεσους φόρους και ΦΠΑ που εφαρμόζονται στις Κάτω Χώρες (οι φόροι είναι σχετικά οι ίδιοι ή ανεπαίσθητα χαμηλότεροι στις Κάτω Χώρες), αλλά κυρίως στα ουσιαστικώς υψηλότερα μικτά περιθώρια διανομής, που την ίδια περίοδο ήσαν υπερδιπλάσια των γαλλικών. Ο ακόλουθος πίνακας δείχνει την απόκλιση του μικτού περιθωρίου κέρδους (τιμή διανομής μεγάλων ποσοτήτων έναντι τιμής διανομής μικρών ποσοτήτων, άνευ φόρου) σε τέσσερις γειτνιάζουσες γεωγραφικές αγορές που ευθυγραμμίζονται με τις δημοσιευμένες τιμές Platt στην ARA.

Μέσο μικτό περιθώριο κέρδους

	Κάτω Χώρες	Γαλλία	HB	Γερμανία
Πετρέλαιο ντήζελ	[...]*			
Βενζίνη				
Καύσιμα κίνησης				

Στοιχεία προερχόμενα από τα μέρη. Παράρτημα 7.7

665. Ούτε αυτές οι σημαντικές διαφορές μπορούν να αποδοθούν στο υψηλότερο κόστος. Οι σημαντικότερες συνιστώσες του κόστους διανομής είναι η διαχείριση των τερματικών σταθμών και η μεταφορά. Στις Κάτω Χώρες, οι πηγές εφοδιασμού είναι πολλές και βρίσκονται σε κατάλληλες τοποθεσίες: τα πέντε τοπικά διυλιστήρια εφοδιάζουν στην πράξη ολόκληρη την αγορά διανομής μικρών ποσοτήτων. Οι αποστάσεις που πρέπει να καλυφθούν είναι σχετικά μικρές, καθιστώντας την άμεση διανομή από την πηγή του εφοδιασμού στα σημεία πώλησης μία υπόθεση μερικών ωρών. Το κόστος αποθήκευσης και υλικοτεχνικής υποδομής μειώνεται συνεπώς σημαντικά, ενώ το κόστος μεταφοράς είναι παρεμφερές με τις λοιπές αγορές αναφοράς (φορτηγίδες: 1% της τιμής εκτός της

τιμής διανομής μικρών ποσοτήτων βενζίνης· σιδηρόδρομος: 2%· αγωγός:1% και βυτιοφόρο όχημα: 3%).

666. Στην απάντησή τους στην κοινοποίηση των αιτιάσεων, τα μέρη ισχυρίζονται ότι τα υψηλότερα περιθώρια κέρδους στη διανομή στις Κάτω Χώρες αποδίδονται σε μεγάλο βαθμό στα υψηλά περιθώρια κέρδους στη διανομή μικρών ποσοτήτων που αυξάνουν για τις επιχειρήσεις των πρατηρίων παρά για τις εταιρείες εφοδιασμού σε πετρελαιοειδή. Επιπλέον, στις Κάτω Χώρες οι εταιρείες διανομής μικρών ποσοτήτων καυσίμων πρέπει να καλύπτουν επίσης ένα συμπληρωματικό επιπλέον κόστος λόγω των προγραμμάτων διατήρησης των πελατών και των αυστηρών περιβαλλοντικών κανονιστικών διατάξεων.
667. Καίτοι είναι αναμφισβήτητο ότι τα περιθώρια κέρδους για τον έμπορο στις Κάτω Χώρες είναι μεταξύ των υψηλότερων στην Ευρώπη, όπως σημειώθηκε παραπάνω, είναι γεγονός ότι οι τιμές και τα περιθώρια κέρδους στη διανομή μεγάλων ποσοτήτων είναι ανεξήγητα υψηλά στις Κάτω Χώρες, ιδίως δεδομένων των διαρθρωτικών χαρακτηριστικών της περιοχής. Ο ακόλουθος πίνακας δείχνει σύγκριση μεταξύ των μικτών περιθωρίων κέρδους της Exxon εκτός των περιθωρίων κέρδους του εμπόρου στις Κάτω Χώρες και στη Γαλλία.

Περιθώρια κέρδους στη διανομή μεγάλων ποσοτήτων 1998 (USD ανά τόνο)	Κάτω Χώρες	Γαλλία
Βενζίνη - Μικτά περιθώρια κέρδους στη διανομή	[...]*	
Περιθώρια κέρδους του εμπόρου		
Υπόλοιπο		
Πετρέλαιο ντήζελ – Μικτά περιθώρια κέρδους στη διανομή		
Περιθώρια κέρδους του εμπόρου		
Υπόλοιπο		

668. Φαίνεται ότι τα ολλανδικά περιθώρια κέρδους στη διανομή μεγάλων ποσοτήτων εξακολουθούν να είναι κατά [...] *% υψηλότερα από τα αντίστοιχα γαλλικά. Οι διαφορές αυτές δύσκολα επεξηγούνται από τις άλλες επιπλέον δαπάνες που προβάλλουν τα μέρη (προγράμματα διατήρησης των πελατών και περιβαλλοντικές κανονιστικές διατάξεις), που, παρεμπιπτόντως, πρέπει να καλύπτονται κυρίως από τον έμπορο που είναι ιδιοκτήτης της θέσης.
669. Συνολικά, το περιβάλλον υψηλότερων τιμών που υπάρχει στις Κάτω Χώρες δείχνει έλλειμμα ανταγωνισμού. Το βασικό μέρος της ολλανδικής αγοράς διανομής μικρών ποσοτήτων μπορεί να φαίνεται άσχετο με τις τάσεις των τιμών που κυριαρχούν στις γειτνιαζουσες αγορές. Οι τιμές είναι διαρθρωτικά υψηλότερες σε ολόκληρη την επικράτεια, εξαιρουμένων ορισμένων παραμεθόριων περιοχών που βρίσκονται σε άμεσο ανταγωνισμό με μία γειτνιαζουσα αγορά. Αυτό ισχύει για την περιοχή κατά μήκος της μεθόριου Κάτω Χωρών-Γερμανίας, όπου οι χαμηλότερες γερμανικές τιμές επηρέασαν την τιμολόγηση των ολλανδικών πρατηρίων. Είναι πολύ χαρακτηριστικό το γεγονός ότι για να αποφευχθεί η αλλοίωση των περιθωρίων κέρδους σε αυτή την περιοχή, η κυβέρνηση των Κάτω Χωρών αποφάσισε να θεσπίσει ένα

αντισταθμιστικό σύστημα για την υποστήριξη των ανεξάρτητων εταιρειών διανομής μικρών ποσοτήτων.

Φραγμοί εισόδου - επέκταση – δυναμικός ανταγωνισμός

Φραγμός εισόδου

670. Οι σημαντικότεροι φραγμοί εισόδου ή/και επέκτασης στην ολλανδική αγορά διανομής μικρών ποσοτήτων συνδέονται με την αυστηρή περιβαλλοντική πολιτική και την επακόλουθη περιοριστική πολιτική παραχώρησης δικαιωμάτων αποκλειστικής εκμετάλλευσης που εφαρμόζει η κυβέρνηση. Μέρος της μείωσης του αριθμού των πρατηρίων οφειλόταν, σύμφωνα με την έκθεση της κυβέρνησης των Κάτω Χωρών, σε κίνητρα που παρείχε η κυβέρνηση για το κλείσιμο των πρατηρίων που δεν πληρούσαν τις απαιτούμενες περιβαλλοντικές νομοθετικές διατάξεις (πρόληψη της ρύπανσης του εδάφους). Οι άδειες λειτουργίας εκδίδονται από τις δημοτικές και επαρχιακές αρχές. Εν γένει, οι εν λόγω αρχές δεν διαθέτουν νέες τοποθεσίες για πρατήρια, εκτιμώντας ότι η αγορά είναι ήδη κορεσμένη. Όταν το πράττουν, επιβάλλουν σοβαρές απαιτήσεις όσον αφορά την ασφάλεια και την περιβαλλοντική προστασία. Τοιουτοτρόπως, φαίνεται να εξακολουθούν να χορηγούν νέες άδειες στις μεγάλες εταιρείες πετρελαιοειδών παρά σε ανεξάρτητους ή σε λευκά πρατήρια. Ένας ανεξάρτητος υποψήφιος μπορεί να περιμένει μέχρι τέσσερα έτη για να λάβει νέα άδεια, σε αντίθεση με τις μεγάλες εταιρείες πετρελαιοειδών που λαμβάνουν ταχύτερα την άδεια, ιδίως όταν το πακέτο της προσφοράς περιλαμβάνει εργασίες παράπλευρης υποδομής. Επιπλέον, δεδομένου ότι οι διαγωνισμοί για νέες άδειες, ή για την αντικατάσταση των παλαιών, κατακυρώνονται στον τελευταίο πλειοδότη, οι μεγάλες εταιρείες πετρελαιοειδών βρίσκονται συχνά σε καλύτερη θέση όσον αφορά την επέκταση του δικτύου τους.

Δυναμικός ανταγωνισμός

671. Ο δυναμικός ανταγωνισμός των ανεξάρτητων εταιρειών διανομής μικρών ποσοτήτων είναι σημαντικά μειωμένος. Σήμερα, η αγορά φαίνεται να λειτουργεί με μία ισορροπία υπερ-ανταγωνιστικών τιμών, όπου κερδισμένοι είναι τόσο οι εταιρείες διανομής μικρών ποσοτήτων με ολοκληρωμένη διάρθρωση όσο και οι αντίστοιχες με μη ολοκληρωμένη. Οι μεγάλες εταιρείες πετρελαιοειδών δραστηριοποιούνται σε αμφότερα τα επίπεδα της αλυσίδας εφοδιασμού, δηλαδή, ως προμηθευτές μεγάλων ποσοτήτων και εταιρείες διανομής μικρών ποσοτήτων καυσίμων. Οι ανεξάρτητοι δραστηριοποιούνται μόνον ως εταιρείες διανομής μικρών ποσοτήτων και καλύπτουν σχεδόν όλες τις ανάγκες τους σε καύσιμα από τις τοπικές μεγάλες εταιρείες, στις περισσότερες περιπτώσεις μέσω αποκλειστικών ετήσιων ανανεώσιμων συμφωνιών εφοδιασμού. Τα έσοδα των μεγάλων εταιρειών πετρελαιοειδών με ολοκληρωμένη διάρθρωση μπορεί να εξασφαλίζονται σε διάφορα στάδια της αλυσίδας εφοδιασμού, ενώ τα αντίστοιχα των εταιρειών διανομής μικρών ποσοτήτων μόνο στο επίπεδο της διανομής μικρών ποσοτήτων· τα μικτά περιθώρια κέρδους στη διανομή μεγάλων ποσοτήτων συσσωρεύονται στις μεγάλες εταιρείες πετρελαιοειδών, σε αντίθεση με τα περιθώρια κέρδους στη διανομή μικρών ποσοτήτων, που συσσωρεύονται τόσο στους μεγάλες εταιρείες όσο και στους ανεξάρτητους.
672. Είναι σαφές ότι οι μεγάλες εταιρείες πετρελαιοειδών με ολοκληρωμένη διάρθρωση έχουν εντυπωσιακό χρηματοοικονομικό πλεονέκτημα έναντι των ανεξάρτητων. Έχουν υψηλότερο βαθμό ευελιξίας στην περίπτωση ανταγωνισμού των τιμών. Οι

μεγάλες εταιρείες πετρελαιοειδών μπορεί να προσφέρουν συστήματα κάλυψης των ζημιών στο δικό τους δίκτυο διανομής μικρών ποσοτήτων, σε περίπτωση τοπικού πολέμου των τιμών. Η χρηματοοικονομική διαθεσιμότητά τους και το γεγονός ότι κατέχουν τις πηγές εφοδιασμού, επέτρεψαν στις μεγαλύτερες από αυτές, ιδίως τη Shell, να αποκτήσουν ηγετική θέση στο επίπεδο των τιμών. Η έρευνα αγοράς κατέδειξε ότι όταν αυξάνουν οι τιμές διανομής μικρών ποσοτήτων, οι ανεξάρτητες εταιρείες διανομής μικρών ποσοτήτων ακολουθούν την άνοδο των τιμών, θεωρώντας ελκυστικότερο να αυξάνουν το περιθώριο κέρδους τους μέσω υψηλότερων τιμών, από το να πωλούν μεγαλύτερο όγκο με χαμηλότερο περιθώριο κέρδους. Εφόσον τα περισσότερα πρατήρια λειτουργούν ήδη με τη μέγιστη ικανότητα διακίνησής τους, οιαδήποτε αύξηση της απόδοσης συνεπάγεται επέκταση των σταθμών πλήρωσης ή του δικτύου διανομής μικρών ποσοτήτων. Αυτό δυσχεραίνεται από (i) το υψηλό επαυξητικό κόστος που συνδέεται με επέκταση των πρατηρίων καυσίμων και (ii) το γεγονός ότι οι δυνατότητες για επέκταση του δικτύου διανομής μικρών ποσοτήτων είναι περιορισμένες, για τους λόγους που αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις 670-671.

673. Η πιθανότητα ενός πολέμου τιμών εκ μέρους των ανεξάρτητων περιορίζεται σημαντικά για μία σειρά λόγων. Οι ανεξάρτητοι μπορεί να είναι σε θέση να αυξήσουν τον εμπορευόμενο όγκο, αλλά αυτό μπορεί να γίνει μέχρι κάποιο όριο. Εάν αποφασίσουν να ξεκινήσουν ένα πόλεμο τιμών, μπορεί να διακινδυνεύσουν το μελλοντικό συμβατικό καθεστώς εφοδιασμού τους από τις μεγάλες εταιρείες πετρελαιοειδών. Ένα πόλεμος τιμών από την πλευρά τους μπορεί να είναι περιορισμένης διάρκειας, καθώς οι μεγάλες εταιρείες πετρελαιοειδών θα είναι σε θέση να συναγωνιστούν τις χαμηλότερες τιμές, χωρίς αυτό να επηρεάσει τη χρηματοοικονομική κατάστασή τους. Μακροπρόθεσμα, οι ανεξάρτητοι θα πρέπει να στραφούν σε άλλες πηγές εφοδιασμού, όπως η αγορά φορτίου. Όμως, η έρευνα έδειξε ότι, εν γένει, οι ανεξάρτητες εταιρείες διανομής μικρών ποσοτήτων είναι απρόθυμες να το κάνουν. Πράγματι, οι τιμές της αγοράς φορτίου δεν είναι κατ' ανάγκη περισσότερο ανταγωνιστικές από τις τιμές στα τοπικά διυλιστήρια. Αυτό ισχύει περισσότερο, εκτιμώντας ότι για την επίτευξη καλύτερων τιμών στην αγορά φορτίου, οι αγορασθέντες όγκοι πρέπει να είναι σημαντικοί. Στις Κάτω Χώρες, η μέση διακίνηση των ανεξάρτητων εταιρειών διανομής μικρών ποσοτήτων είναι εν γένει χαμηλότερη από τις άλλες γειτονικές χώρες, όπου μεγαλύτεροι ανεξάρτητοι και καταστήματα αυτοεξυπηρέτησης εφοδιάζονται από την αγορά φορτίου (όπως στη Γαλλία ή στη Γερμανία). Οι περισσότεροι ανεξάρτητοι δεν χρειάζονται περισσότερα από 4.000 λίτρα ανά χώρο εβδομαδιαίως, ενώ οι τιμές της αγοράς φορτίου είναι ελκυστικές όταν οι αγορασθέντες όγκοι υπερβαίνουν τα 10.000 λίτρα. Αυτό θα ανάγκαζε τους ανεξάρτητους να συνεργαστούν έτσι ώστε να πραγματοποιούν κοινές αγορές· επιπλέον, το κόστος διεκπεραίωσης και αποθήκευσης θα εξάλειφε συνεπώς οιαδήποτε πιθανά πλεονεκτήματα ως προς τις τιμές. Επιπλέον, ανεξάρτητες εταιρείες διανομής μικρών ποσοτήτων ανέφεραν ότι η ποιότητα των προϊόντων μπορεί να μην διασφαλίζεται όταν οι αγορές πραγματοποιούνται από την αγορά φορτίου. Εν γένει, επιλέγουν να αγοράζουν προϊόντα από τα τοπικά διυλιστήρια προκειμένου να εξασφαλίζουν την ποιότητα των προϊόντων και να επωφελούνται από τα πλεονεκτήματα των «πιστών» πελατών αυτών των διυλιστηρίων. Αποτέλεσμα αυτού, οι ανεξάρτητες εταιρείες διανομής μικρών ποσοτήτων έχουν γίνει εταιρείες που ακολουθούν τις διακυμάνσεις των τιμών, καθώς τα περιθώρια κέρδους τους στη διανομή μικρών ποσοτήτων δεν συμπίπτουν, περίπτωση κατά την οποία θα μπορούσαν να εξετάσουν την έξοδό τους από την αγορά, συνήθως πωλώντας τα πρατήριά τους σε μία από τις μεγάλες εταιρείες.

674. Οι χαμηλές προοπτικές του δυνητικού ανταγωνισμού από ανεξάρτητους απεικονίζονται στην ακόλουθη περιπτωσιολογική μελέτη, που αναφέρεται από την έκθεση της κυβέρνησης των Κάτω Χωρών. Οι δημοτικές αρχές της πόλης Almere έπεισαν ένα λευκό πρατήριο να εισέλθει στην τοπική αγορά (διευκολύνοντας τη διαδικασία παραχώρησης δικαιώματος αποκλειστικής εκμετάλλευσης) προκειμένου να διαλυθεί το τοπικό ολιγοπώλιο των υφιστάμενων πρατηρίων. Σε ανταπόδοση για το παραχωρηθέν δικαίωμα αποκλειστικής εκμετάλλευσης, το λευκό πρατήριο δεσμεύτηκε να προσφέρει τιμή διανομής μικρών ποσοτήτων κατά 4% χαμηλότερη από τους άμεσους ανταγωνιστές.
675. Το λευκό πρατήριο εγκαταστάθηκε πλησίον των 3 υφιστάμενων πρατηρίων. Άλλα 6 πρατήρια λειτουργούσαν σε μεγαλύτερη απόσταση αλλά εντός των ορίων της Almere. Όλα τα υπάρχοντα πρατήρια λειτουργούσαν υπό την εμπορική επωνυμία μεγάλων εταιρειών.
676. Το πρώτο έτος, το λευκό πρατήριο πέτυχε ικανοποιητικό κύκλο εργασιών όπως και τα τρία πρατήρια που ακολούθησαν τον νεοεισερχόμενο στη μείωση των τιμών. Ο όγκος των πωλήσεων στην Almere δεν αυξήθηκε στη διάρκεια αυτής της περιόδου και συνεπώς τα 6 πρατήρια που δεν ακολούθησαν τις μειώσεις των τιμών απώλεσαν μερίδιο αγοράς. Μετά ένα έτος, και τα 9 πρατήρια πρόσφεραν την ίδια τιμή με το λευκό πρατήριο.
677. Μετά το πρώτο έτος, το λευκό πρατήριο αύξησε την πίεσή του και μείωσε την τιμή του κατά 7%, 9% και, για κάποια χρονική περίοδο, ακόμα και 12%. Με κάθε μείωση της τιμής, ακολουθούσε πάραυτα ο ανταγωνισμός. Και επίσης όταν το λευκό πρατήριο αύξανε την τιμή του, κάθε πρατήριο συμβάδιζε με αυτήν. Με άλλα λόγια, το λευκό πρατήριο μετατράπηκε από νεοεισερχόμενο σε εταιρεία που διαμόρφωνε τις τιμές.
678. Στην περίπτωση αυτή, εφόσον όλα τα πρατήρια πρόσφεραν την ίδια τιμή, η προσέλευση επιπλέον κύκλου εργασιών για το λευκό πρατήριο ήταν εφικτή μόνο μέσω της καλής θέλησης του προσφέροντος έκπτωση που αναπτύχθηκε στη συγκεκριμένη τοπική αγορά. Παρά το γεγονός ότι το λευκό πρατήριο εκτιμήθηκε ως εταιρεία που αντιδρά στη διακύμανση των τιμών, η επίπτωση της καλής θέλησης εξαφανίστηκε μετά από κάποια χρονική περίοδο. Όταν το λευκό πρατήριο διανομής μικρών ποσοτήτων μείωσε τις τιμές του κατά 12%, ήταν ελάχιστα ικανό να ισοσκελίσει έσοδα και έξοδα. Τα πρατήρια των μεγάλων εταιρειών πετρελαιοειδών, αφετέρου, ακολούθησαν πάραυτα την εταιρεία που διαμόρφωνε τις τιμές εφόσον αποζημιώθηκαν από τις εταιρείες πετρελαιοειδών για το μειωμένο περιθώριο κέρδους στη διανομή. Έτσι, το λευκό πρατήριο δεν ανταγωνιζόταν τα τοπικά πρατήρια, αλλά τις εταιρείες πετρελαιοειδών. Τη συγκεκριμένη χρονική στιγμή, η τιμή των καυσίμων στην Almere επέστρεψε στο επίπεδο που βρισκόταν όταν εισήλθε στην αγορά το λευκό πρατήριο. Την ίδια χρονική στιγμή, το λευκό πρατήριο αποφάσισε να πωλήσει την επιχειρηματική του δραστηριότητα στην πλειοδοτούσα μεγάλη εταιρεία πετρελαιοειδών.
679. Υπό το πρίσμα των προαναφερομένων, συνάγεται ότι ο δυνητικός ανταγωνισμός από ανεξάρτητες εταιρείες διανομής μικρών ποσοτήτων δεν μπορεί να ασκεί σημαντική πίεση στις μεγάλες εταιρείες πετρελαιοειδών.

ΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΜΕΤΑ ΤΗ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗ – ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΣ ΤΗΣ ΠΡΑΞΗΣ ΣΤΟΝ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟ

680. Ο αντίκτυπος της πράξης πρέπει να εκτιμηθεί βάσει των προαναφερόμενων στοιχείων, όσον αφορά τα χαρακτηριστικά που καθορίζονται στο τμήμα για τα διαρθρωτικά χαρακτηριστικά των αγορών διανομής μικρών ποσοτήτων καυσίμων κίνησης εν γένει.
681. Ως αποτέλεσμα της πράξης, η ολιγοπωλιακή δομή της αγοράς θα ενισχυθεί περαιτέρω, με την παρουσία τριών ανταγωνιστών, που καλύπτουν από κοινού πάνω από το ήμισυ της αγοράς, ένας όμιλος δύο συγκρίσιμων εταιρειών μεσαίου μεγέθους, δηλαδή η Texaco και η Total/Fina. Η υπόλοιπη αγορά θα παραμείνει διασκορπισμένη μεταξύ των μικρών περιθωριακών ανεξάρτητων εταιρειών διανομής μικρών ποσοτήτων.
682. Η κοινοποιηθείσα πράξη θα οδηγήσει τοιουτοτρόπως σε περαιτέρω συγκέντρωση μεταξύ των μεγάλων εταιρειών πετρελαιοειδών. Το παρόν ολιγοπωλιακό περιβάλλον θα γίνει αυστηρότερο, καθιστώντας τοιουτοτρόπως την αλληλεπίδραση μεταξύ των εταιρειών που δραστηριοποιούνται στην αγορά ευκολότερη όσον αφορά την εφαρμογή και την παρακολούθηση. Σε ένα σενάριο μετά τη συγκέντρωση, η πενιχρή οικονομική απόδοση της ολλανδικής αγοράς διανομής μικρών ποσοτήτων θα επιδεινωθεί περαιτέρω. Οι ανεξάρτητες εταιρείες διανομής μικρών ποσοτήτων δεν έχουν κίνητρα αντιδρούν για τις τιμές, εφόσον μπορούν, αντιθέτως, να επωφεληθούν από αυξήσεις των τιμών από τις μεγάλες εταιρείες στο επίπεδο της διανομής μικρών ποσοτήτων. Συνολικά, υπό αυτές τις συνθήκες, θα επιδεινωθεί η θέση του τελικού καταναλωτή. Συνάγεται ότι η συγκέντρωση θα οδηγήσει στη δημιουργία ή ενίσχυση συλλογικής δεσπόζουσας θέσης στην αγορά διανομής μικρών ποσοτήτων, που κατέχουν οι μεγάλες εταιρείες πετρελαιοειδών (Shell, BP/Mobil, Exxon, Texaco και TotalFina).

ΤΟ ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ

ΓΕΝΙΚΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ

Διύλιση

683. Το Ηνωμένο Βασίλειο είναι αμιγής εξαγωγέας καθαρών προϊόντων πετρελαίου. Εκ παραδόσεως άνω του 85% των πετρελαιοειδών διατίθενται άμεσα από τα διυλιστήρια της χώρας. Οι εισαγωγές (που συνήθως μεταφέρονται από την ηπειρωτική Ευρώπη ή τη Σκανδιναβία) προορίζονται εν γένει για ανεξάρτητους μεταπωλητές, αλλά μπορούν επίσης να προέλθουν από συναλλαγές μεταξύ εταιρειών εκμετάλλευσης διυλιστηρίων ενός ομίλου.
684. Σήμερα υπάρχουν 10 μεγάλα διυλιστήρια καυσίμων στο Ηνωμένο Βασίλειο. Τα περισσότερα από αυτά βρίσκονται στο νότιο ήμισυ της Βρετανίας και συνδέονται με τους βασικούς αγωγούς που καλύπτουν το μεγαλύτερο μέρος της Αγγλίας και της Ουαλίας. Η πρόσβαση είναι επίσης συχνά εφικτή με πλοίο. Ας σημειωθεί, όμως, ότι η Σκωτία έχει μόνο ένα διυλιστήριο (το Grangemouth της BP/Mobil), που εξυπηρετεί τους περισσότερους τοπικούς τερματικούς σταθμούς διανομής.
685. Οι βασικές εταιρείες εκμετάλλευσης διυλιστηρίων στο ΗΒ είναι οι BP/Mobil, Exxon και Shell, που κατέχουν γύρω στο 57% της συνολικής παραγωγικής ικανότητας. Όμως, πολλές άλλες εταιρείες εκμετάλλευσης διυλιστηρίων (όπως οι Elf, Total/Fina, Texaco και Conoco) είναι επίσης εταιρείες πετρελαιοειδών με κάθετη ολοκληρωμένη διάρθρωση που δραστηριοποιούνται στη διανομή μικρών ποσοτήτων στο ΗΒ, και μεμονωμένα καλύπτουν συχνά άνω του 10% τη συνολικής εγχώριας ικανότητας διύλισης.

Διανομή μεγάλων ποσοτήτων

686. Στη συνέχεια τα εισαγόμενα ή τα διυλισμένα εντός της επικράτειας καύσιμα κίνησης είτε πωλούνται στην αγορά φορτίου και εξάγονται, είτε μεταφέρονται σε εταιρείες διανομής μικρών ποσοτήτων, τελικούς χρήστες και μεταπωλητές. Σε ορισμένες περιπτώσεις, η βενζίνη και το πετρέλαιο ντήζελ συλλέγονται απευθείας από εγκαταστάσεις στην πύλη του διυλιστηρίου ή αποθήκευσης εισαγωγής και διανέμονται οδικώς. Όμως, στις περισσότερες περιπτώσεις, τα καύσιμα κίνησης μεταφέρονται σε τερματικούς σταθμούς διανομής που βρίσκονται σε ολόκληρο το Ηβ και η διανομή τους γίνεται από το δίκτυο αγωγών της ενδοχώρας, με πλοία ή (σπανιότερα) σιδηροδρομικώς. Τα καύσιμα κίνησης συλλέγονται κατόπιν από βυτιοφόρα οχήματα και διανέμονται σε παρακείμενους πελάτες.
687. Στην Αγγλία και την Ουαλία, το μεγαλύτερο μέρος των καυσίμων κίνησης μεταφέρονται με έναν από τους 6 αγωγούς που συνδέουν τα διυλιστήρια με τους τερματικούς σταθμούς διανομής. Στη Σκωτία, δεν υπάρχει τέτοιο δίκτυο, και τα περισσότερα προϊόντα μεταφέρονται από το διυλιστήριο Grangemouth της BP/Mobil.
688. Ο τομέας εκτός του τομέα διανομής μικρών ποσοτήτων στο ΗΒ δείχνει να είναι προς το παρόν ανταγωνιστικός. Αυτό φαίνεται κατ' αρχήν από το γεγονός ότι, σήμερα, καμία εταιρεία δεν κατέχει άνω του 20% των πωλήσεων εκτός του τομέα διανομής μικρών ποσοτήτων καυσίμων κίνησης σε τρίτους. Αυτό επιβεβαιώνεται και από το

γεγονός ότι οι περισσότερες εταιρείες που απάντησαν στην έρευνα της Επιτροπής ανέφεραν ότι οι τιμές των καυσίμων κίνησης εκτός της διανομής μικρών ποσοτήτων αντικατοπτρίζουν εν γένει το διεθνή δείκτη Platt και το κόστος μεταφοράς από το διυλιστήριο ή το συγκεκριμένο τερματικό σταθμό εισαγωγής, και ότι δεν έχουν δυσκολία στον εφοδιασμό.

689. Ο Κρατικός Οργανισμός Θεμιτού Εμπορίου (Office of Fair Trading (“OFT”)) κατέληξε σε παρεμφερή συμπεράσματα στην έκθεσή του για τον ανταγωνισμό στον τομέα⁶⁸ της βενζίνης στο ΗΒ. Διαπιστώνει επιπλέον ότι, λόγω αυτών των ανταγωνιστικών συνθηκών, οι μικρότερες μεταξύ των μεγάλων εταιρειών έτειναν να αποδίδουν ζημίες από τη διανομή μεγάλων ποσοτήτων καθ’ όλη σχεδόν τη διάρκεια της τελευταίας πενταετίας.
690. Ένας από τους σημαντικότερους παράγοντες για ένα τέτοιο ανταγωνισμό φαίνεται να είναι η χρόνια υπερβάλλουσα ικανότητα διύλισης στο ΗΒ, δεδομένου ότι η συνολική απόδοση των διυλιστηρίων για τα πετρελαιοειδή είναι σχεδόν 20% υψηλότερη από την εγχώρια ζήτηση, που από το 1990 φαίνεται να έχει εξομοιωθεί. Καίτοι αυτό το άνοιγμα αναμένεται να περιοριστεί κάπως μετά το κλείσιμο της εγκατάστασης Shellhaven της Shell (το μικρότερο διυλιστήριο στο ΗΒ), εξακολουθεί να αντιπροσωπεύει γύρω στο 15% της συνολικής ζήτησης.
691. Μία άλλη εξήγηση είναι ότι σημαντικός αριθμός ανεξάρτητων εταιρειών κατέχουν ή/και λειτουργούν τερματικούς σταθμούς διανομής, από τους οποίους μπορούν να εισάγουν προϊόντα από την αγορά φορτίου και να εφοδιάζουν με προϊόντα εταιρείες διανομής μικρών ποσοτήτων εκτός των εταιρειών εκμετάλλευσης διυλιστηρίων (όπως υπεραγορές) ή εταιρείες διανομής μικρών ποσοτήτων που δεν ανήκουν σε εταιρείες καυσίμων. Η παρουσία τους εξασφαλίζει ότι οι μεγάλοι τελικοί καταναλωτές και οι εταιρείες διανομής μικρών ποσοτήτων εκτός των εταιρειών εκμετάλλευσης διυλιστηρίων μπορούν εύκολα να εφοδιάζονται σε ανταγωνιστικές τιμές.

ΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΠΡΙΝ ΤΗ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗ – ΠΑΡΟΥΣΙΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

Δομή της αγοράς

692. Η αγορά του ΗΒ χαρακτηρίζεται από την παρουσία σημαντικού αριθμού ανταγωνιστών: εκτός από τις τρεις βασικές εταιρείες εκμετάλλευσης διυλιστηρίων (Exxon, BP/Mobil και Shell) που εξακολουθούν να κατέχουν συλλογικά άνω του 50% της αγοράς, ορισμένες άλλες εταιρείες πετρελαιοειδών (Total/Fina, Elf, Texaco και Conoco) δραστηριοποιούνται επίσης στην αγορά, καθώς επίσης και υπεραγορές και ανεξάρτητες εταιρείες διανομής μικρών ποσοτήτων.
693. Η εξέλιξη των μεριδίων αγοράς (σε όγκους) την περίοδο 1994-1998 συνοψίζεται ως εξής :

Εταιρεία	Exxon	BP/Mobil	Shell	Total/Fina	Texaco	Conoco/J et	Υπεραγο- ρές
Μερίδια	[10-	[10-	[10-	[0-10%]*	[0-10%]*	[0-10%]*	[10-

68. Ανταγωνισμός στον εφοδιασμό πετρελαίου στο ΗΒ - Έκθεση του Office of Fair Trading: Μάιος 1998

αγοράς (1994)	20%]**	20%]*	20%]*				20%]*
Μερίδια αγοράς (1998)	[10-20%]*	[10-20%]*	[10-20%]*	[0-10%]*	[0-10%]*	[0-10%]*	[20-30%]*

694. Ο τομέας διανομής μικρών ποσοτήτων χωρίζεται γενικώς σε 4 βασικές κατηγορίες: (i) οι μεγάλες εταιρείες (Exxon, BP/Mobil και Shell)· (ii) οι μικρότερες μεταξύ των μεγάλων εταιρειών (Total/Fina, Texaco, Conoco/Jet και Elf)· (iii) οι υπεραγορές (Tesco, Sainsbury's, Safeway and Asda), και (iv) οι ανεξάρτητες εταιρείες διανομής μικρών ποσοτήτων.
695. Οι Exxon, BP/Mobil και Shell (οι μεγαλύτερες εταιρείες) είναι οι τρεις βασικές εταιρείες διανομής μικρών ποσοτήτων στο ΗΒ με μερίδια αγοράς (σε όγκους) άνω του [10-20]**% εκάστη (που ακολουθούν ανοδική πορεία). Έχουν ευρεία γεωγραφική κάλυψη, όπως φαίνεται από τον υψηλό αριθμό χώρων (άνω των 1.800 εκάστη).
696. Επιτυγχάνουν σχετικά χαμηλό κόστος μέσω i) χαμηλού κόστους εφοδιασμού (λόγω του άμεσου εφοδιασμού από διυλιστήρια της εταιρείας ή ανταλλαγών με άλλες εταιρείες εκμετάλλευσης διυλιστηρίων), ii) υψηλής μέσης διακίνησης ανά χώρο (περίπου [...] κ.μ. και άνω) και iii) καταστημάτων στον ανοικτό χώρο (μίνι μάρκετ), που αποφέρουν επιπλέον έσοδα και κέρδη.
697. Τα μερίδια αγοράς τους (σε όγκους) έχουν αυξηθεί ανεπαίσθητα από το 1994, και σήμερα φθάνουν συνολικά το [50-60]**%.
698. Οι Total/Fina, Texaco, Conoco/Jet και Elf είναι επίσης εταιρείες πετρελαιοειδών με κάθετη ολοκληρωμένη διάρθρωση και διυλιστήρια στο ΗΒ. Δεν ανήκουν στην ίδια κατηγορία με τους «κολοσσούς», καθώς έχουν σημαντικά χαμηλότερα μερίδια αγοράς και πιο περιορισμένη παρουσία (λιγότεροι από 1.000 χώροι για όλες τις εταιρείες εκτός της Texaco).
699. Καίτοι εφοδιάζονται άμεσα από διυλιστήρια της εταιρείας ή ανταλλαγές με άλλες εταιρείες εκμετάλλευσης διυλιστηρίων, φαίνεται να αντιμετωπίζουν υψηλότερο κόστος εφοδιασμού από τους «κολοσσούς», καθώς απέδωσαν ζημίες από τη διανομή μεγάλων ποσοτήτων καθ' όλη σχεδόν τη διάρκεια της τελευταίας πενταετίας. Τέλος, οι περισσότερες από αυτές τις εταιρείες επιτυγχάνουν σημαντικά χαμηλότερη διακίνηση (περίπου 2.000 κ.μ. και λιγότερο) από τους «κολοσσούς» και συνεπώς θα φέρουν υψηλότερο κόστος διανομής μικρών ποσοτήτων.
700. Τέλος, αντίθετα προς τους «κολοσσούς», τα συλλογικά μερίδιά τους στην αγορά φαίνεται να έχουν μειωθεί κατά 23% και πλέον από το 1994 και σήμερα ανέρχονται συνολικά γύρω στο 20%.
701. Οι υπεραγορές (Tesco, Sainsbury's, Safeway και Asda) πωλούν καύσιμα κίνησης από πρατήρια καυσίμων εγκατεστημένα στους χώρους στάθμευσης οχημάτων στις εγκαταστάσεις τους. Βρίσκονται κυρίως σε αστικές και πυκνοκατοικημένες περιοχές, και συνεπώς έχουν περιορισμένη γεωγραφική κάλυψη, όπως επιβεβαιώνεται περαιτέρω από το σχετικά χαμηλό αριθμό πρατηρίων καυσίμων που λειτουργεί κάθε υπεραγορά με συγκεκριμένη εμπορική επωνυμία (κάτω των 200 χώρων).

702. Οι υπεραγορές εφοδιάζονται κατά το μεγαλύτερο μέρος από εταιρείες εκμετάλλευσης διυλιστηρίων (και, ορισμένες από αυτές, κυρίως από τη BP/Mobil). Όμως, αγοράζουν συνήθως μεγάλους όγκους καυσίμων κίνησης και συνεπώς εφοδιάζονται και από εμπόρους και εισαγωγείς, που μπορεί να αντιπροσωπεύουν περίπου το 35-40% του εφοδιασμού τους.
703. Τα πρατήρια καυσίμων των υπεραγορών επιτυγχάνουν εν γένει κατά πολύ μεγαλύτερη διακίνηση (τυπικά 10.000 κ.μ.) από χώρους που κατέχουν άλλες εταιρείες διανομής μικρών ποσοτήτων. Αυτό τους παρέχει σημαντικά πλεονεκτήματα κόστους έναντι όλων των άλλων εταιρειών διανομής μικρών ποσοτήτων προτού οι «κολοσσοί» μειώσουν τον αριθμό των πρατηρίων καυσίμων που λειτουργούν προκειμένου να επιτύχουν υψηλότερη διακίνηση.
704. Οι υπεραγορές κέρδισαν σημαντικά μερίδια αγοράς την τελευταία δεκαετία. Σήμερα, αντιστοιχούν συνολικά σε [20-30]*%, και η Tesco είναι η τέταρτη μεγαλύτερη εταιρεία διανομής μικρών ποσοτήτων καυσίμων στο ΗΒ. Σύμφωνα με τον OFT⁶⁹, αυτή η δραματική αύξηση υποστηρίχτηκε πρωτίστως από το διαρκές και σημαντικό πλεονέκτημα ως προς τις τιμές (μεταξύ 2,5 και 4 πέννες ανά λίτρο) έναντι των ανταγωνιστών τους. Ενισχύθηκαν επίσης εμφανώς από την ισχυρή επέκταση (άνω του 105 ετησίως την περίοδο 1994-1997) του αριθμού των εγκατεστημένων πρατηρίων καυσίμων. Όμως, όπως θα εξηγηθεί περαιτέρω ακολούθως, υπάρχουν ενδείξεις ότι, λόγω των περιορισμών ικανότητας, των φραγμών στην επέκταση και του αυξανόμενου κόστους, τα μερίδια αγοράς των υπεραγορών δεν θα αυξηθούν σημαντικά τα επόμενα έτη.
705. Τα ανεξάρτητα πρατήρια καυσίμων είναι συνήθως «ιστορικοί» χώροι που κατασκευάστηκε προ ετών. Συνήθως δεν πωλούν μόνο καύσιμα, αλλά και άλλα προϊόντα (όπως πετρέλαιο θέρμανσης, είδη παντοπωλείου κλπ).
706. Καίτοι φαινομενικά ο εφοδιασμός τους γίνεται εύκολα, οι ανεξάρτητες εταιρείες διανομής μικρών ποσοτήτων δεν διαθέτουν κάθετη ολοκληρωμένη διάρθρωση και συνεπώς φέρουν συνήθως υψηλότερο κόστος εφοδιασμού. Τα αποτελέσματα της έρευνας της Επιτροπής υποδηλώνουν ότι το κόστος τους στη διανομή μικρών ποσοτήτων είναι επίσης υψηλότερο από το αντίστοιχο άλλων εταιρειών διανομής μικρών ποσοτήτων, κυρίως λόγω των χαμηλής τους διακίνησης (τυπικά 500 κ.μ.). Ορισμένοι από αυτούς τους χώρους βρίσκονται σε αγροτικές περιοχές, όπου μπορούν να χρεώνουν υψηλότερες τιμές (μέχρι 3-4 πέννες ανά λίτρο) ως αντάλλαγμα για επιπλέον εξυπηρέτηση ή ευκολία. Για παράδειγμα, στους περισσότερους από αυτούς τους χώρους λειτουργούν επίσης καταστήματα σε πολυχώρους, ταχυδρομείο κλπ.
707. Τα συνολικά μερίδιά τους στην αγορά είναι σήμερα χαμηλότερα από 6% και βαίνουν φθίνοντα.

Ανταγωνιστική δυναμική – Κόστος και τιμές

Μία ιστορική προοπτική

708. Υπάρχουν ενδείξεις ότι, πριν το 1995, ο τομέας διανομής μικρών ποσοτήτων καυσίμων κίνησης ήταν σημαντικά λιγότερο ανταγωνιστικός: [...]*.

69. Βλ. υποσημείωση 68.

709. Στα τέλη του 1994 ή στις αρχές του 1995, οι μεγάλες εταιρείες αντιλήφθηκαν εμφανώς ότι η ανάπτυξη των υπεραγορών αποτελούσε σοβαρή απειλή για τη δραστηριότητά τους και μπορούσε δυνητικά να οδηγήσει στην ίδια δομή αγοράς με τη Γαλλία, όπου οι υπεραγορές κατέχουν περίπου το 50% των μεριδίων αγοράς και οι τιμές προ φόρου είναι χαμηλές. Ορισμένες από αυτές, και ιδίως η Exxon, αποφάσισαν να προσπαθήσουν να αυξήσουν το κόστος των υπεραγορών και να μειώσουν το δικό τους αφαιρώντας όγκους από τις υπεραγορές και επιστρέφοντας τους στις μεγάλες εταιρείες. Ειδικότερα, η Exxon, αφενός, ξεκίνησε σκληρό πόλεμο τιμών με τις μεγάλες εταιρείες (γνωστή ως εκστρατεία Pricewatch) και, αφετέρου, εφάρμοσε συστήματα δραστηκής μείωσης του κόστους.
710. Αυτό επέφερε σημαντική πτώση των τιμών και την επίτευξη τέτοιων επιπέδων που όλες οι εταιρείες διανομής μικρών ποσοτήτων ανέφεραν εμφανώς ζημίες κατά το πρώτο ήμισυ του 1996. Στη συνέχεια επιχειρήθηκαν αυξήσεις των τιμών, που άρχισαν να αποφέρουν αποτελέσματα μόνο όταν υποστηρίζονταν από την Exxon. Έκτοτε, έδειξαν να ακολουθούν ανοδική πορεία, και ακόμα και να υπερβαίνουν τα επίπεδα που είχαν στο παρελθόν καθορίσει οι υπεραγορές για τις ίδιες τιμές αγοράς φορτίου.
711. Τέλος, στη διάρκεια της ίδιας περιόδου, οι μεγάλες εταιρείες [...] * προσπάθησαν να καλύψουν τις διαφορές τους ως προς το κόστος με τις υπεραγορές. [...] *.
712. Μέχρι το 1995, η αγορά δεν φαινόταν να είναι πλήρως ανταγωνιστική. Αυτό φαίνεται από το γεγονός ότι, στις αρχές του 1994, οι τιμές προ φόρου στη διανομή μικρών ποσοτήτων βενζίνης ήσαν κατά 20% υψηλότερες από τη Γαλλία, προτού σημειώσουν πτώση κατά 30% και άνω εντός διετίας [...] *.
713. Στο πλαίσιο αυτό, οι υπεραγορές δεν ελήφθησαν εμφανώς σοβαρά υπόψη, και όπως αναφέρει ο OFT: «μέχρι το 1995, τα καταστήματα αυτοεξυπηρέτησης λειτουργούσαν σε μεγάλο βαθμό χωρίς επιθετικές στρατηγικές με τιμές σημαντικά χαμηλότερες από αυτές που προσφέρονταν στην υπόλοιπη αγορά. (...) Οι προσπάθειες των εταιρειών πετρελαιοειδών να απαντήσουν στην απειλή των καταστημάτων αυτοεξυπηρέτησης μέσω (προγραμμάτων υποστήριξης των τιμών) στους χώρους που επηρεάστηκαν σοβαρότερα ήσαν μη συστηματικές, τυπικά σε τοπικό επίπεδο, και χωρίς μεγάλη δημοσιότητα».
714. [...] *
715. Στα τέλη του 1994, τα μερίδια όγκων των υπεραγορών έφθασαν περίπου σε 17%. Όπως αναφέρει ο OFT: «η συνεχής απώλεια όγκου στο ταχέως επεκτεινόμενο δίκτυο καταστημάτων αυτοεξυπηρέτησης ώθησε τις μεγάλες εταιρείες πετρελαιοειδών στη σοβαρότερη μέχρι σήμερα αντίδρασή τους».
716. [...] *. Στο πλαίσιο αυτό, η Exxon φοβήθηκε ότι η « η θέση και η αποδοτικότητα της Esso στην αγορά διανομής μικρών ποσοτήτων θα μπορούσε να διαβρωθεί σημαντικά τα επόμενα 5-10 έτη».
717. Αυτό οδήγησε σε ισχυρή αντίδραση με δύο διαφορετικά σκέλη. Το πρώτο ήταν ένας σοβαρός ανταγωνισμός τιμών, που αναμενόταν να αποδώσει όγκους στην Exxon αφαιρώντας τους από τις υπεραγορές και τοιουτοτρόπως να κλείσει το άνοιγμα μεταξύ του κόστους της Exxon και αυτού των υπεραγορών. Αποσκοπεί επίσης να

αποτρέψει περαιτέρω είσοδο ή επέκταση των υπεραγορών. Το δεύτερο σκέλος ήταν ένα πρόγραμμα δραστικής μείωσης του κόστους.

Η εκστρατεία Pricewatch

718. Η πρώτη εταιρεία διανομής μικρών ποσοτήτων που κινήθηκε ήταν η BP που, στα τέλη του 1994, ανακοίνωσε ότι θα καθόριζε τιμολόγια σε εθνική κλίμακα ως απάντηση στα καταστήματα αυτοεξυπηρέτησης. Σύντομα την ακολούθησε η Ecxhon που, το φθινόπωρο του 1995, εφάρμοσε δοκιμαστικά την εκστρατεία της «pricewatch» στη Σκωτία και τη Βορειοανατολική Αγγλία, και την ξεκίνησε σε εθνική κλίμακα τον Ιανουάριο του 1996. Η Shell δήλωσε επίσης ότι θα συνδύαζε την προσφορά της Ecxhon σε όλους τους τομείς της Pricewatch.
719. Η εκστρατεία Pricewatch συνίστατο στο συνδυασμό των επιπέδων τιμολόγησης των υπεραγορών και στην ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με το συγκεκριμένο σύστημα, έτσι ώστε να αποδώσει όγκους στους χώρους της Ecxhon και να τους αφαιρέσει από τα πρατήρια καυσίμων των υπεραγορών. Οι άλλες μεγάλες εταιρείες ακολούθησαν την ίδια προσέγγιση, αν και σε μικρότερο βαθμό.
720. Το πρώτο εξάμηνο του 1996, οι επιπτώσεις ενός τέτοιου ανταγωνισμού των τιμών φαίνεται να ήταν καταστρεπτικές για τα περιθώρια κέρδους των εταιρειών διανομής μικρών ποσοτήτων. [...]*. Συνεπώς, τα μικτά περιθώρια κέρδους μειώθηκαν και μάλιστα κατέστησαν 50% χαμηλότερα απ' ό,τι στη Γαλλία. Με τέτοια επίπεδα, δεν φάνηκε να ξεχωρίζει καμία πράξη διανομής μικρών ποσοτήτων καυσίμων κίνησης.

“Αποκαταστάσεις τιμών”

721. Οι ζημίες αυτές φαίνεται να έχουν παροτρύνει απόπειρες από υπεραγορές, τη BP και τη Shell για διαμόρφωση των αυξήσεων των τιμών. Οι περισσότερες από αυτές τις αρχικές απόπειρες απέτυχαν [...]*. Η κίνηση αυτή συνεχίστηκε το 1997, όταν οι τιμές διανομής μικρών ποσοτήτων έφθασαν τα επίπεδα που εκ παραδόσεως χρέωναν οι υπεραγορές δεδομένων των τιμών της αγοράς φορτίου.
722. Όμως, και αντίθετα με την κατάσταση προ Pricewatch, η κίνηση αυτή συνεχίστηκε το 1998, όταν οι υπεραγορές αποδέχτηκαν εμφανώς ότι οι τιμές διανομής μικρών ποσοτήτων θα αυξάνονταν πάνω από τα επίπεδα που εκ παραδόσεως χρεώνονταν πριν τη Pricewatch.

Κινήσεις του κόστους

723. Το 1994-1995, η διαφορά κόστους μεταξύ των υπεραγορών και των μεγάλων εταιρειών ήταν φαινομενικά της τάξης των 0,02 – 0,03 GBP ανά λίτρο υπέρ των υπεραγορών. Στο πλαίσιο αυτό, οποιοσδήποτε ανταγωνισμός τιμών από τις μεγάλες εταιρείες πιθανόν θα αποτύγχανε χωρίς ένα επιπλέον σύστημα προσανατολισμένο προς το κόστος.
724. Συνεπώς, και εκτός του ανταγωνισμού τιμών μεταξύ των μεγάλων εταιρειών (και ιδίως της Ecxhon) και των υπεραγορών, η περίοδος 1995-1998 χαρακτηρίστηκε επίσης από σημαντικές ενέργειες προσανατολισμένες προς το κόστος.
725. Καίτοι τέτοιες ενέργειες κάλυψαν ορισμένα θέματα, το πλέον εμφανές (αν και όχι σημαντικό) σύστημα συνίστατο στη διαφορά της μείωσης της μέσης διακίνησης ανά

χώρο μεταξύ των υπεραγορών και των πρατηρίων καυσίμων των μεγάλων εταιρειών. Αυτό φαίνεται να αποδεικνύεται πρωτίστως μέσω δύο διαφορετικών ενεργειών :

- Ο ανταγωνισμός τιμών με τις υπεραγορές : αποσκοπούσε να αποδώσει όγκους στις μεγάλες εταιρείες (και συνεπώς αυξάνει τους συνολικούς όγκους τους) και να τους αφαιρέσει από τις υπεραγορές (και συνεπώς να μειώσει τους συνολικούς όγκους τους). Ως αποτέλεσμα της Pricewatch, οι όγκοι της Exxon φαίνεται να έχουν αυξηθεί κατά περίπου [...] *% το πρώτο εξάμηνο του 1996.
- Κατάργηση των λιγότερο οικονομικών πρατηρίων καυσίμων : την περίοδο 1994 - 1997, η Exxon απώλεσε το 11% των πρατηρίων καυσίμων της, η BP και η Mobil 10% των συνδυασμένων χώρων τους και η Shell το 30% των πρατηρίων της. Ας σημειωθεί επίσης ότι, επειδή οι περισσότεροι από τους απολεσθέντες χώρους ανήκαν σε εμπόρους ή λειτουργούσαν από εμπόρους, η εκστρατεία αυτή οδήγησε επίσης σε υψηλότερο έλεγχο των μεγάλων εταιρειών στο δίκτυο διανομής μικρών ποσοτήτων.

726. Συνεπώς, και ως αποτέλεσμα άλλων ενεργειών για τη μείωση του κόστους, [...] *.

727. Πράγματι, όλοι οι άλλοι ανταγωνιστές φαίνεται να έχουν κυρίως χάσει έδαφος με τις μεγάλες εταιρείες και τις υπεραγορές τη συγκεκριμένη χρονική περίοδο: φαινομενικά δεν ήσαν σε θέση να ακολουθήσουν το ρυθμό που επέβαλαν οι υπεραγορές και οι μεγάλες εταιρείες πετρελαιοειδών, καθώς τα μερίδια αγοράς εκάστης αυτών των ομάδων ανταγωνιστών μειώθηκαν κατά 23% και πλέον την περίοδο 1994-1998.

Οι μικρότερες μεταξύ των μεγάλων επιχειρήσεων και οι ανεξάρτητες εταιρείες διανομής μικρών ποσοτήτων δεν ασκούν πλέον ανταγωνιστική πίεση

728. Οι αλλαγές στον τομέα διανομής μικρών ποσοτήτων καυσίμων κίνησης στο ΗΒ οδήγησαν σε μία νέα δομή της αγοράς, όπου οι μικρότερες μεταξύ των μεγάλων επιχειρήσεων και οι ανεξάρτητες εταιρείες διανομής μικρών ποσοτήτων δεν μπορούν πλέον να ασκούν πραγματική ανταγωνιστική πίεση.

729. Αυτό φαίνεται σαφώς από το γεγονός ότι οι μικρότερες μεταξύ των μεγάλων επιχειρήσεων και οι ανεξάρτητες εταιρείες διανομής μικρών ποσοτήτων δεν ήσαν σε θέση να ακολουθήσουν το ρυθμό που επέβαλαν οι υπεραγορές και μεγάλες εταιρείες πετρελαιοειδών· αυτό υποδηλώνεται επίσης από το γεγονός ότι σήμερα αντιμετωπίζουν κατά πολύ χαμηλότερη μέση διακίνηση (λιγότερο από 2.300) από τις μεγάλες εταιρείες πετρελαιοειδών (άνω των [...] *) ή των υπεραγορών· και αυτό επιβεβαιώνεται τελικά από το γεγονός ότι κανένας από αυτούς τους μεμονωμένους ανταγωνιστές δεν έχει σήμερα μερίδιο αγοράς άνω του 6% και ότι [...] *.

730. Αυτό υποστηρίζεται επίσης από την έκθεση του OFT, που αναφέρει ότι τα περιθώρια κέρδους των «ανεξάρτητων εταιρειών διανομής μικρών ποσοτήτων (...) πιθανόν να είναι, στις περισσότερες περιπτώσεις, χαμηλότερα από εκείνα άλλων χώρων σε συγκρίσιμες περιοχές και μπορεί να είναι άκρως χαμηλά για πολλές τέτοιες εταιρείες διανομής μικρών ποσοτήτων».

Οι υπεραγορές θα ακολουθούν τις διακυμάνσεις των τιμών

731. Υπάρχουν επίσης ενδείξεις ότι οι υπεραγορές δεν θα επιδιώκουν πλέον ούτε και θα είναι σε θέση να αναλαμβάνουν ανταγωνιστικές ως προς τις τιμές ενέργειες και, άντ' αυτού, θα ακολουθούν τις διακυμάνσεις των τιμών των μεγάλων εταιρειών. Ειδικότερα, οι υπεραγορές ανέφεραν ότι, καίτοι θα συνεχίσουν να καθορίζουν τις τιμές τους έτσι ώστε να συνδυάζουν τη χαμηλότερη τιμή που επιδεικνύεται σε οιαδήποτε θέση βασικού ανταγωνιστή τους, θα τείνουν σήμερα να μεταστραφούν από μία πολιτική που επιδιώκει ενεργά να καταγράφει χαμηλότερες τιμές πρατηρίου από τα πρατήρια της βασικής ανταγωνίστριας εταιρείας πετρελαιοειδών.
732. [...]*. Αυτό επιβεβαιώνεται επίσης από το γεγονός ότι, καίτοι τα μικτά περιθώρια κέρδους προσέγγισαν τα ιστορικά επίπεδα του 1997, αναμένεται να αυξηθούν τα επόμενα έτη.
733. Μία πρώτη εξήγηση γι' αυτή την εξέλιξη είναι ότι οι υπεραγορές θα έχουν αμελητέο πεδίο για επιθετικές ανταγωνιστικές ενέργειες, καθώς δεν έχουν πλέον πραγματικά πλεονεκτήματα του κόστους έναντι των μεγάλων εταιρειών. [...]*. Επιπλέον, τα αποτελέσματα της έρευνας που διενήργησε η Επιτροπή υποδηλώνει ότι το κόστος των υπεραγορών θα αυξηθεί στο μέλλον, καθώς οι νέοι χώροι θα έχουν χαμηλότερη διακίνηση και συνεπώς θα αντιμετωπίζουν υψηλότερο κόστος από τους υπάρχοντες.
734. Η έρευνα της Επιτροπής δείχνει ότι μία άλλη εξήγηση είναι ότι, μετά την Pricewatch, οι υπεραγορές διδάχτηκαν ότι κάθε επιθετική τιμολόγηση θα ακολουθείται από τις μεγάλες εταιρείες, ακόμα και αν αυτό συνεπάγεται σοβαρές απώλειες στον τομέα της διανομής μικρών ποσοτήτων. Σε μία τέτοια περίπτωση, δεν θα υπήρχε κίνητρο για μειώσεις των τιμών, καθώς δεν θα οδηγούσαν σε υψηλότερα μερίδια αγοράς αλλά σε χαμηλότερα κέρδη.
735. Το γεγονός ότι οι υπεραγορές πιθανόν δεν έχουν τίποτα να κερδίσουν από την επιθετική τιμολόγηση επιβεβαιώνεται περαιτέρω από το γεγονός ότι δεν μπορούν να επεκτείνουν σημαντικά τους όγκους των πωλήσεών τους. Τα αποτελέσματα της έρευνας της Επιτροπής δείχνουν ότι θα ήταν πολύ δύσκολο γι' αυτές να επεκτείνουν τους όγκους πωλήσεων μέσω των υφιστάμενων πρατηρίων τους ή να αποκτήσουν άδειες σχεδιασμού για νέους χώρους και ότι, καίτοι οι υπεραγορές σχεδιάζουν να ανοίξουν επιπλέον πρατήρια καυσίμων, τα πρατήρια αυτά θα έχουν χαμηλότερη διακίνηση (και ως εκ τούτου αποδοτικότητα). Οι υπεραγορές ανέφεραν επίσης ότι δεν πρόβλεπαν καμιά σημαντική ανάπτυξη στα μερίδια αγοράς τους.
736. Τα συμπεράσματα αυτά υποστηρίζονται από την έκθεση OFT, που αναφέρει ότι «οι χώροι πώλησης βενζίνης στα καταστήματα αυτοεξυπηρέτησης φαίνεται να προσεγγίζουν το όριο ανάπτυξής τους. (...) Περαιτέρω ανάπτυξη των όγκων μπορεί να προέλθει από μεγαλύτερο μερίδιο της αγοράς και ακόμα αυτό περιορίζει την ικανότητα. Μόλις οι πωλήσεις βενζίνης φθάσουν το όριό τους, θα μειωθεί το κίνητρο πώλησης με χαμηλά περιθώρια του κέρδους (...)» .
737. Τέλος, ορισμένες υπεραγορές δημιούργησαν πρόσφατα κοινές επιχειρήσεις με τις μεγάλες εταιρείες για τη διάθεση και λειτουργία καταστημάτων που ανήκουν στις υπεραγορές σε πρατήρια καυσίμων που ανήκουν σε μεγάλες εταιρείες καυσίμων. Παραδείγματα τέτοιων επιχειρήσεων είναι η BP/Safeway και η Exxon/Tesco. Μία τέτοια συνεργασία περιορίζεται σήμερα στους συγκεκριμένους χώρους που ανήκουν σε μεγάλες εταιρείες καυσίμων και δεν έχει αντίκτυπο ούτε στην πράξη ούτε στον

εφοδιασμό των ιδιόκτητων σταθμών καυσίμων των υπεραγορών. Όμως, θα δημιουργήσει εμφανώς μακροπρόθεσμες σχέσεις μεταξύ των υπεραγορών και των μεγάλων εταιρειών, πράγμα που θα μπορούσε ενδεχομένως να επεκταθεί στη δραστηριότητα διανομής μικρών ποσοτήτων καυσίμων των υπεραγορών, και σε κάθε περίπτωση θα μείωνε πιθανό το κίνητρο για τις υπεραγορές να ανταγωνίζονται με τις μεγάλες εταιρείες.

738. Συνεπώς, καίτοι οι υπεραγορές ενήργησαν εκ παραδόσεως ως διαμορφωτές τιμών στον τομέα της διανομής μικρών ποσοτήτων καυσίμων κίνησης, τα μερίδια αγοράς και οι ικανότητές τους είναι εξομοιωμένα και φαίνονται να ακολουθούν τις διακυμάνσεις των τιμών των μεγάλων εταιρειών. Αυτό επιβεβαιώνεται περαιτέρω από τα αποτελέσματα της έρευνας της Επιτροπής, όπου οι υπεραγορές ανέφεραν ότι, στην περίπτωση κίνησης στις τιμές διανομής μεγάλων ποσοτήτων, θα εξέταζαν γενικώς την αντίδραση των μεγάλων εταιρειών προτού αποφασίσουν για τη δική τους κίνηση.

Οι μεγάλες εταιρείες κατέχουν σαφώς την ηγετική θέση στην αγορά

739. Αντιθέτως, οι μεγάλες εταιρείες φαίνεται να έχουν ενισχυθεί παρά εξασθενίσει από τον έντονο ανταγωνισμό τιμών την περίοδο 1995-1996. Κατ' αρχήν, αυτό φαίνεται σαφώς από το γεγονός ότι τα συνδυασμένα μερίδιά τους στην αγορά αυξήθηκαν κατά περίπου [...] *% την περίοδο 1995 - 1998.
740. Επιπλέον, καίτοι τα σημερινά μικτά περιθώρια κέρδους είναι κατά πολύ χαμηλότερα από τα αντίστοιχα των αρχών του 1995 (προτού ξεκινήσει επιθετικός ανταγωνισμός με τις υπεραγορές), ορισμένα από τα σημερινά κέρδη των μεγάλων εταιρειών φαίνονται να είναι ακόμα υψηλότερα από τα αντίστοιχα των αρχών του 1995.
741. Εκτός των αυξημένων κερδών, οι μεγάλες εταιρείες έχουν αποκτήσει επίσης καλύτερη αντίληψη για την αγορά, καθώς τις περισσότερες ζημιές της περιόδου του πολέμου τιμών υπέστησαν οι μικρότερες μεταξύ των μεγάλων επιχειρήσεων και οι ανεξάρτητες εταιρείες διανομής μικρών ποσοτήτων. Οι υπεραγορές δεν φαίνεται πλέον να είναι σε θέση να απειλήσουν ουσιαστικά την Exxon, τη BP/Mobil και τη Shell, και σημαντικός αριθμός λειτουργούντων από εμπόρους πρατηρίων καυσίμων (όπου ο έλεγχος των τιμών είναι δυσχερέστερος) έχουν καταργηθεί.
742. Υπό το πρίσμα των προαναφερομένων, φαίνεται ότι οι μεγάλες εταιρείες κατέχουν σήμερα σαφώς την ηγετική θέση στην αγορά διανομής μικρών ποσοτήτων καυσίμων στο ΗΒ, και ότι οιοσδήποτε σημαντικός ανταγωνισμός θα μπορούσε συνεπώς να προκύψει μόνον από συναγωνισμό μεταξύ των μελών αυτής της ένωσης, εφόσον οι άλλοι ανταγωνιστές έχουν απολέσει κάθε σημαντική ικανότητα ή κίνητρο να αντιπαρατεθούν στις Exxon, BP/Mobil και Shell.
743. Τα μέρη απαντούν ότι οι τιμές πρατηρίου προ φόρου και τα μικτά περιθώρια κέρδους της διανομής στο ΗΒ παραμένουν μεταξύ των χαμηλότερων στην Ευρώπη, πράγμα που δείχνει έντονο ανταγωνισμό, και ότι η ευρεία ιστορική τάση των φθινόντων περιθωρίων κέρδους ως απάντηση στον έντονο ανταγωνισμό πιθανόν να συνεχιστεί. Όμως, καίτοι οι τιμές πρατηρίου προ φόρου και τα μικτά περιθώρια κέρδους της διανομής στο ΗΒ μπορεί να είναι σχετικώς χαμηλά, έτσι - φαίνεται - είναι και το κόστος. Για παράδειγμα, το κόστος της Exxon φαίνεται να μειώθηκε κατά [...] *% την περίοδο 1994-1997. Αντιθέτως, και σε αντίφαση με τις αιτιάσεις των μερών

[...]*. Τα εν λόγω στοιχεία δεν φαίνεται να υποστηρίζουν τους ισχυρισμούς των μερών.

744. Τα μέρη υποστηρίζουν επίσης ότι τα έγγραφα που υποβλήθηκαν στην Επιτροπή δείχνουν ότι οι υπεραγορές δεν ακολουθούν οιαδήποτε πιθανή αύξηση των τιμών από τις μεγάλες εταιρείες και, επιπλέον, ότι η πολιτική των υπεραγορών να παραμείνουν απρόσβλητες ως προς τις τιμές στις γεωγραφικές περιοχές που καλύπτουν δεν είναι πιθανό να αλλάξουν μετά την κοινοποιηθείσα πράξη. Αυτό δείχνει ότι οι μεγάλες εταιρείες δεν μπορούν να ασκούν οιαδήποτε επιρροή στην αγορά. Ωστόσο, όπως εξηγείται παραπάνω, οι υπεραγορές μπορεί να συνεχίσουν να κοινοποιούν τις χαμηλότερες τιμές στη γεωγραφική περιοχή που καλύπτουν, αλλά και να ακολουθούν τις αυξήσεις των τιμών. [...]*. Αυτό επιβεβαιώνεται επίσης από το γεγονός ότι οι υπεραγορές έδειξαν ότι θα μπορούσαν σήμερα να απομακρυνθούν από μία πολιτική που επιδιώκει ενεργά να κοινοποιεί χαμηλότερες τιμές πρατηρίου από τα πρατήρια της βασικής ανταγωνίστριας εταιρείας πετρελαιοειδών, και ότι, σε περίπτωση αύξησης της τιμής, θα εξέταζαν εν γένει την αντίδραση των μεγάλων εταιρειών προτού αποφασίσουν για τις κινήσεις τους. Τέλος, είναι αποδεκτό ότι οι υπεραγορές θεωρούν δύσκολο, αφενός, να επεκτείνουν τις πωλήσεις σε υπάρχοντα πρατήρια και, αφετέρου, να ανοίξουν ανταγωνιστικά πρατήρια. Στο πλαίσιο αυτό, το γεγονός ότι ορισμένες υπεραγορές ανέφεραν ότι θα ακολουθούσαν πλήρως μία άνοδο τιμών κατά 5% οφείλεται πιθανόν (όπως υποδηλώνουν οι απαντήσεις τους) στο γεγονός ότι μία άνοδο τιμών κατά 5% είναι ασυνήθης στην αγορά διανομής μικρών ποσοτήτων καυσίμων.
745. Επιπλέον, η νέα δομή αγοράς φαίνεται να παρέχει ισχυρά κίνητρα για ολιγοπωλιακή συμπεριφορά, που φαίνεται να είναι ακόμα πιο αποτελεσματική απ' ό,τι σαν πριν την άνοδο των υπεραγορών.
746. Το γεγονός ότι η δομή της αγοράς συμβάλλει στην ολιγοπωλιακή συμπεριφορά φαίνεται σαφώς από τα γενικά χαρακτηριστικά του τομέα των καυσίμων κίνησης στην Ευρώπη (δηλαδή, ομοιογένεια του προϊόντος, διαφάνεια, έλλειψη τεχνολογικής εξέλιξης, απουσία αντισταθμιστικής αγοραστικής δύναμης, υψηλοί φραγμοί εισόδου κλπ) και αυτά των σχέσεων μεταξύ Exxon, BP/Mobil και Shell (κάθετη ολοκλήρωση, επαφές με πολλές αγορές κ.ά.).
747. Αλλά, εκτός από αυτά τα γενικά χαρακτηριστικά, η δομή της αγοράς στο HB όπως προέκυψε από την πρόσφατη εξέλιξή της αυξάνει τέτοια κίνητρα, σε βαθμό που δεν είχε παρατηρηθεί για πολλά έτη (εάν υπήρξε ποτέ).
748. Κατ' αρχήν, η αγορά πωλήσεων μικρών ποσοτήτων καυσίμων κίνησης στο HB φαίνεται να ήταν ιδιαίτερα στάσιμη τα τελευταία έτη, καθώς οι όγκοι που πωλούνταν στο HB αυξήθηκαν κατά λιγότερο από 2% την περίοδο 1994- 1998.
749. Δεύτερον, υπάρχει σαφώς μία συμμετρία μεταξύ των μεριδίων αγοράς της Exxon, της BP/Mobil και της Shell που, το 1998, κυμαίνονταν μεταξύ [10-20]*% (για τη Shell) και [10-20]*% (για την Exxon). Καιίτοι μπορεί να υποστηριχθεί ότι δεν υπήρχε σταθερότητα σε αυτά τα μερίδια αγοράς τα τελευταία τέσσερα έτη, το σημαντικότερο είναι ότι i) όλα τα μερίδια αγοράς έχουν αυξηθεί (αντικατοπτρίζοντας τοιούτο τρόπο την αύξηση της επιρροής των μεγάλων εταιρειών στον τομέα καυσίμων κίνησης), και ii) η συμμετρία στα μερίδια αγοράς των μεγάλων εταιρειών αυξήθηκε τα τελευταία

έτη, καθώς η διαφορά μεταξύ υψηλότερων και χαμηλότερων από αυτά μερίδια αγοράς μειώθηκε κατά 37% από το 1994.

750. Τρίτον, φαίνεται επίσης να υπάρχει ισχυρή αλληλεξάρτηση μεταξύ της δομής του κόστους αυτών των εταιρειών [...]*. Τα μέρη διαφωνούν με αυτό το σημείο και υποστηρίζουν ότι οι διαφορές του λειτουργικού κόστους μεταξύ των διάφορων συμμετεχόντων στη συγκεκριμένη αγορά είναι κατά πολύ ευρύτερες από το ποσό αυτό [...]*. Τα μέρη υποστηρίζουν επίσης ότι, ακόμα και εντός της Ecxon, δεν υπάρχουν διαφορές κόστους που εξαρτώνται από την προσφορά και τη διάταξη του πρατηρίου. Όμως, κατ' αρχήν, ως σημειωθεί ότι η εθνική στρατηγική των δραστηριοποιούμενων στην αγορά εταιρειών (και, τουλάχιστον, της Ecxon) καθορίζεται βάσει των μέσων απαιτήσεων μηδενικών κερδών και ότι, συνεπώς, κατά τη συζήτηση της συμμετρίας της δομής του κόστους τους πρέπει να λαμβάνεται υπόψη η δομή του μέσου κόστους των δραστηριοποιούμενων στην αγορά επιχειρήσεων. Δεύτερον, το γεγονός ότι το κόστος μπορεί να ποικίλει σε μεγάλο βαθμό ακόμα και στο εσωτερικό δεδομένου ανταγωνιστή επιβεβαιώνει περαιτέρω ότι μία διαφορά της τάξης της 0,01 GBP ανά λίτρο μεταξύ του μέσου κόστους ορισμένων ανταγωνιστών είναι ενδεικτική μιας συμμετρίας του κόστους μεταξύ αυτών των ανταγωνιστών.
751. Τέταρτον, η Ecxon, η BP/Mobil και η Shell φαίνεται να έχουν συμμετρικά κίνητρα, καθώς και οι τρεις μεγαλύτερες δραστηριοποιούμενες στην αγορά επιχειρήσεις επιτυγχάνουν εθνική κάλυψη της αγοράς του HB και έχουν τον ίδιο βαθμό κάθετης ολοκλήρωσης. Μοιράζονται επίσης την ιδιοκτησία σε ορισμένες εγκαταστάσεις αποθήκευσης και αγωγούς.
752. Τελευταίο, και πιθανόν το σημαντικότερο, οι μεγάλες δραστηριοποιούμενες στην αγορά επιχειρήσεις έχουν σήμερα σημαντική ισχύ στην αγορά διανομής μικρών ποσοτήτων καυσίμων κίνησης στο HB. Αυτό βελτιώνει σημαντικά τα οφέλη που μπορούν να αποκομίσουν οι εταιρείες διανομής μεγάλων ποσοτήτων από οιαδήποτε συντονισμένη συμπεριφορά και συνεπώς αυξάνει ουσιαστικά οιοδήποτε κίνητρο γι' αυτές να ενεργήσουν αναλόγως.
753. Συνεπώς, καίτοι συνάγεται το συμπέρασμα, όπως υποστηρίζουν τα μέρη και ανέφερε ο OFT το 1998, ότι ο τομέας διανομής μικρών ποσοτήτων καυσίμων κίνησης στο HB παραμένει ανταγωνιστικός, φαίνεται ότι οι εταιρείες διανομής μεγάλων ποσοτήτων απόκτησαν εκ νέου τον έλεγχο αυτής της αγοράς, ότι οιοσδήποτε σημαντικός ανταγωνισμός θα μπορούσε συνεπώς να προκύψει μόνον από συναγωνισμό μεταξύ των μελών αυτής της ένωσης, και ότι ένας τέτοιος συναγωνισμός κατέστη λιγότερο πιθανός λόγω των προαναφερόμενων εξελίξεων.
754. Τα μέρη απαντούν ότι ο ανταγωνισμός στον κλάδο διανομής μικρών ποσοτήτων καυσίμων κίνησης στο HB είναι έντονος, για τους λόγους για τους οποίους οι επανεξετάσεις της συγκεκριμένης αγοράς από τις αρμόδιες για τον ανταγωνισμό αρχές του HB κατέληξαν ότι ήταν συγκεντρωμένη σε υψηλό βαθμό. Όμως, εξηγείται παραπάνω, η αγορά φαίνεται να έχει εξελιχθεί σημαντικά τα τελευταία έτη, με τον ισχυρό ανταγωνισμό τιμών που επικρατούσε στα μέσα της δεκαετίας του 1990 πράγμα που οδήγησε στον έλεγχο από τις μεγάλες εταιρείες. Και, μολονότι η τελευταία έκθεση του OFT αναφέρει ότι η αγορά λειτουργεί ανταγωνιστικά, συνάγει επίσης το συμπέρασμα ότι «η αγορά χρειάζεται παρακολούθηση για να εξασφαλίσει

ότι ανταγωνισμός μεταξύ των μεγάλων δραστηριοποιούμενων στην αγορά επιχειρήσεων δεν θα ήταν πιο υποτονικός εάν καθίστατο πιο συγκεντρωμένος».

Φραγμοί εισόδου – επέκταση – δυναμικός ανταγωνισμός

755. Η Exxon, BP/Mobil και η Shell δεν φαίνεται να τίθενται υπό αμφισβήτηση από την προοπτική μιας πιθανής ανάπτυξης της αγοράς ή εισόδου σε αυτή, καθώς οι όγκοι που πωλούνται στο ΗΒ φαίνεται να είναι σχετικά στάσιμοι από το 1994 (αυξήθηκαν κατά λιγότερο από 2% εντός τριετίας) και καθώς η είσοδος στην αγορά φαίνεται απίθανη.
756. Ειδικότερα, η έκθεση του OFT αναφέρει ότι «η είσοδος στη διανομή μικρών ποσοτήτων πώλησης είναι σήμερα μη ελκυστική δεδομένων των χαμηλών διαθέσιμων περιθωρίων κέρδους στις πωλήσεις καυσίμων και του κόστους της συμμόρφωσης προς την περιβαλλοντική νομοθεσία. Για να αποκτηθούν επαρκή έσοδα, η είσοδος πρέπει να είναι σε αρκετά ευρεία κλίμακα και μπορεί να είναι δύσκολο να αποκτηθεί άδεια σχεδιασμού για χώρους πρασίνου. Θα μπορούσε να υποστηριχθεί ότι νέα είσοδος στην αγορά μπορεί να συμβεί στο μέλλον με την επαναλειτουργία μεγάλων αριθμών χώρων που έχουν κλείσει τα τελευταία έτη. Όμως, αυτοί τείνουν να είναι οι μικρότεροι χώροι και, λόγω των περιβαλλοντικών κανονισμών, οι χώροι πρέπει να κλείσουν πλήρως και οι δεξαμενές να σφραγίσουν με σκυρόδεμα. Τέτοιοι χώροι διατίθενται συνήθως για εναλλακτική χρήση. Αυτό καθιστά την επαναλειτουργία ενός παλαιού χώρου σχεδόν εξίσου δυσχερή με την κατασκευή ενός νέου».
757. Και, μολονότι τα μέρη υποστηρίζουν αυτή τη νέα είσοδο στην εμπορία μικρών ποσοτήτων καυσίμων από κοινού, μπορούν να παραθέσουν μόνο παραδείγματα των υπεραγορών (που στην πραγματικότητα δεν είναι νεοεισερχόμενοι) και του δικτύου “Save” (που έχει πολύ περιορισμένο μερίδιο αγοράς και έχασε το 15% των πρατηρίων καυσίμων που διέθετες το 1997).

ΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΜΕΤΑ ΤΗ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗ - ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΣ ΤΗΣ ΠΡΑΞΗΣ ΣΤΟΝ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟ

758. Ο αντίκτυπος της παρούσας πράξης πρέπει να εκτιμηθεί βάσει των προαναφερόμενων στοιχείων, λαμβάνοντας επίσης υπόψη τα χαρακτηριστικά που καθορίζονται στο τμήμα για τα διαρθρωτικά χαρακτηριστικά των αγορών διανομής μικρών ποσοτήτων καυσίμων κίνησης εν γένει.
759. Όπως εξηγείται παραπάνω, η αγορά πωλήσεων μικρών ποσοτήτων καυσίμων κίνησης του ΗΒ καθοδηγείται σήμερα σαφώς από τις μεγάλες εταιρείες, ενώ οι άλλοι ανταγωνιστές έχουν χάσει οιαδήποτε ικανότητα ή κίνητρο να αναλάβουν σημαντικό ανταγωνισμό κατά της Exxon, της BP/Mobil και της Shell. Η δομή της αγοράς συμβάλλει σημαντικά σε ολιγοπωλιακή συμπεριφορά μεταξύ των τριών μεγάλων εταιρειών, που έχουν παρόμοια χαρακτηριστικά και συγκρίσιμα μερίδια αγοράς.
760. Τρίτοι ανέφεραν ότι υπήρξε ανταγωνιστική τιμολόγηση μεταξύ Exxon και BP, και ότι ακριβώς αυτή η δυναμική μπορεί να θεωρηθεί ότι θα επηρεάσει την τιμολόγηση της αγοράς του ΗΒ στο μέλλον. [...]*. Δεδομένων των νέων και ισχυρών κινήτρων των μεγάλων εταιρειών για ολιγοπωλιακή συμπεριφορά, είναι απίθανο αυτός ο συναγωνισμός να συνεχίσει στον ίδιο βαθμό στο μέλλον.

761. Όπως εξηγείται παραπάνω, η κοινοποιηθείσα συγκέντρωση θα δημιουργήσει μία διαρθρωτική σχέση μεταξύ Ecxhon και BP/Mobil, που θα έχει ως αποτέλεσμα η Ecxhon να μπορεί να ασκεί σημαντική επιρροή στην επιχείρηση BP/Mobil και, γενικότερα, θα δημιουργήσει νέα κίνητρα για συνεργασία μεταξύ αυτών των δύο εταιρειών. Δεδομένης της πρόσθετης παρουσίας ισχυρών σχετικών κινήτρων με την αγορά για μία τέτοια συνεργασία, είναι πολύ πιθανό ότι, μετά τη συγκέντρωση, θα καταργηθεί οιοσδήποτε πραγματικός ανταγωνισμός Ecxhon και BP/Mobil.
762. Υπάρχουν επίσης ισχυρά αποδεικτικά στοιχεία ότι η Shell δεν θα επεδίωκε να αμφισβητήσει την ανταγωνιστική θέση της Ecxhon και της BP/Mobil. Άντ' αυτού, είναι πολύ πιθανό η Ecxhon να συμπράξει με τη BP/Mobil για τη δημιουργία ολιγοπωλίου.
763. Φαίνεται ότι, ακόμα και πριν τη συγκέντρωση, η Shell δεν εφάρμοζε εκ παραδόσεως ιδιαίτερα επιθετικό ανταγωνισμό τιμών. [...]*. Επιπλέον, η Shell φαίνεται να ήταν ένας από τους βασικούς συμμετέχοντες στην κίνηση για αποκατάσταση των τιμών [...]*.
764. Άντ' αυτού, τρίτοι ανέφεραν ότι πολιτική της Shell φαίνεται να είναι η επιδίωξη μιας θέσης πρώτης ποιότητας για την εμπορική επωνυμία της που να ισχύει όχι μόνο για τα καύσιμα. Αυτό φαίνεται να οδήγησε τη Shell στην τιμολόγηση των προϊόντων της πάνω από τα επίπεδα της αγοράς.
765. Υπάρχει επίσης ένδειξη ότι η Shell θα επιδίωκε ή θα ήταν σε θέση να αλλάξει αυτή τη στρατηγική μετά τη συγκέντρωση. [...]*. Δεύτερον, αντίθετα προς την Ecxhon και τη BP/Mobil, η Shell δεν δημιουργεί κοινές επιχειρήσεις με υπεραγορές και συνεπώς δεν μπορεί να προτείνει παρόμοιες προσφορές. Τέλος, η παρούσα στρατηγική της Shell φαίνεται να είναι σχετικά επιτυχής, καθώς το μερίδιό της σε όγκους διανομής μικρών ποσοτήτων καυσίμων κίνησης αυξήθηκε κατά 13% την περίοδο 1994-1998 (καίτοι, όπως αναφέρεται παραπάνω, μία τέτοια ανάπτυξη πρέπει να περιοριστεί στο μέλλον).
766. Επιπλέον, η Shell έχει αναλάβει ήδη ορισμένες εταιρικές σχέσεις με τη BP/Mobil και την Ecxhon : η Shell κατέχει από κοινού ορισμένους τερματικούς σταθμούς διανομής στο ΗΒ είτε με τη Mobil είτε με την Ecxhon, και η Shell και η BP/Mobil συμμετέχουν αμφοτέρως στην ιδιοκτησία των 2 βασικών δικτύων αγωγών που καλύπτουν την Αγγλία και την Ουαλία. Οι σχέσεις της Shell με τη BP αναμένονται επίσης να ενισχυθούν μετά το κλείσιμο του διυλιστηρίου Shellhaven της Shell, όταν η Shell πιθανόν θα εφοδιάζεται για σημαντικό μέρος των καθαρών καυσίμων της από το διυλιστήριο Coryton της BP/Mobil.
767. Τέλος, η Shell θα είναι όλο και λιγότερο πιθανό να μεταστραφεί σε μία πιο ανταγωνιστική στάση καθώς τα κίνητρα για ολιγοπώλιο που περιγράφονται παραπάνω είναι σήμερα ισχυρότερα απ' ότι ήταν πιθανόν στο παρελθόν.
768. Υπό το πρίσμα των προαναφερομένων, συνάγεται ότι, μετά την πράξη, οι μεγάλες εταιρείες θα δεσμευτούν σε ένα ολιγοπώλιο στον τομέα καυσίμων κίνησης στο ΗΒ.

Η μοναδική ανταγωνιστική θέση στον τομέα διανομής μεγάλων ποσοτήτων

769. Οι Ecxhon, BP/Mobil και Shell δραστηριοποιούνται στις πωλήσεις εκτός των πωλήσεων μικρών ποσοτήτων βενζίνης κίνησης και πετρελαίου ντήζελ σε τρίτους.

Σύμφωνα με τα στοιχεία που διαθέτει η Επιτροπή, τα σημερινά συνδυασμένα μερίδιά τους στον τομέα είναι της τάξης του [30-40]*%.

770. Επιπλέον, αυτά τα στοιχεία για την αγορά υποεκτιμούν την πραγματική ισχύ των μεγάλων εταιρειών στην αγορά. Εν προκειμένω, ας σημειωθεί ότι, μετά το κλείσιμο του διυλιστηρίου Shellhaven, οι μεγάλες εταιρείες θα αντιπροσωπεύουν συλλογικά γύρω στο [50-60]*% της συνολικής ικανότητας διύλισης του ΗΒ· θα κατέχουν επίσης από κοινού γύρω στο [40-50]*% των τερματικών σταθμών διανομής στο ΗΒ, και θα συμμετέχουν (από κοινού με εταιρείες εκτός των μεγάλων εταιρειών) στην από κοινού κυριότητα επιπλέον [0-10]*% των τερματικών σταθμών διανομής· και τέλος, οι χώροι Fawley της Exxon και Coryton της BP/Mobil θα είναι τα μόνα διυλιστήρια στο νότιο και νοτιοανατολικό τμήμα της Αγγλίας.
771. Η Exxon, η BP/Mobil και η Shell θα έχουν συνεπώς μία μοναδική ανταγωνιστική θέση. Κατ' αρχήν, ως εταιρείες εκμετάλλευσης διυλιστηρίων, θα έχουν τη δυνατότητα να συνάπτουν συμφωνίες ανταλλαγών με άλλες εταιρείες εκμετάλλευσης διυλιστηρίων και, συνεπώς, να εφοδιάζονται σε εθνική κλίμακα με καλύτερους όρους από εκείνους των εταιρειών εκτός των εταιρειών εκμετάλλευσης διυλιστηρίων. Και δεύτερον, θα έχουν σημαντικά ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα έναντι άλλων εταιρειών εκμετάλλευσης διυλιστηρίων, διότι θα επιτυγχάνουν ασύγκριτους όγκους πωλήσεων και θα αποκτήσουν ασύγκριτη γεωγραφική κάλυψη στην επικράτεια του ΗΒ. Για παράδειγμα, η ικανότητα διύλισης των μεγάλων εταιρειών θα είναι πενταπλάσια εκείνης των εγγύτερων ανταγωνιστών τους (Texaco και Conoco), και ο αριθμός των τερματικών σταθμών διανομής που κατέχουν ή μοιράζονται θα είναι σημαντικά υψηλότερος από εκείνου του επόμενου ανταγωνιστή τους.
772. Οι μεγάλες εταιρείες θα εξαρτώνται από συναλλαγές με άλλες εταιρείες εκμετάλλευσης διυλιστηρίων σε μικρότερο βαθμό απ' ό,τι οι άλλες εταιρείες εκμετάλλευσης διυλιστηρίων εξαρτώνται από τις συναλλαγές με αυτές. Συνεπώς, μία πιθανή συνέπεια της συνεργασίας τους είναι ότι θα έχουν το κίνητρο και τη δυνατότητα να επιβάλουν αυστηρότερους όγκους στις συμφωνίες ανταλλαγών που έχουν με άλλες εταιρείες εκμετάλλευσης διυλιστηρίων.
773. Άλλη πιθανή συνέπεια της κατάστασης μετά τη συγκέντρωση είναι ότι οι μεγάλες εταιρείες θα βρίσκονται σε καλύτερη θέση για να αποτρέψουν τοπικές ανταγωνιστικές ενέργειες (όπως είσοδος) από άλλες εταιρείες διύλισης ή άλλες εταιρείες διανομής μεγάλων ποσοτήτων καθώς, δεδομένης της ευρύτερης γεωγραφικής τους κάλυψης, θα μπορούσαν να αντισταθμίσουν το κόστος που προκύπτει από τοπικές ανταγωνιστικές ενέργειες έναντι μεγαλύτερων όγκων και επικρατειών.
774. Μία τρίτη πιθανή συνέπεια της κατάστασης μετά τη συγκέντρωση είναι ότι η Exxon θα επηρεάσει τη BP/Mobil (ή ακόμα και τη Shell), σήμερα σημαντικός προμηθευτής των υπεραγορών, ώστε να προσφέρει υψηλότερες τιμές ή περιορισμένες ποσότητες σε αυτούς τους πελάτες. Ορισμένες υπεραγορές έχουν εκφράσει ανησυχίες ότι μία τέτοια συμπεριφορά μπορεί να αυξήσει το κόστος τους και συνεπώς να υπονομεύσει την ανταγωνιστικότητά τους στον τομέα διανομής μικρών ποσοτήτων καυσίμων κίνησης στα τελικά στάδια του σχετικού οικονομικού κύκλου.
775. Δεδομένων της υπερβάλλουσας ικανότητας διύλισης και του σημαντικού όγκου των εταιρειών διανομής μεγάλων ποσοτήτων στο ΗΒ, η πράξη πιθανόν να μην

δημιουργήσει δεσπόζουσα θέση στον τομέα εκτός του τομέα διανομής μικρών ποσοτήτων στη συγκεκριμένη χώρα. Όμως, οι μεγάλες εταιρείες θα έχουν μία μοναδική ανταγωνιστική θέση στο συγκεκριμένο τομέα που, όπως εξηγείται παραπάνω, θα αυξήσει το κόστος εφοδιασμού των ανταγωνιστών τους.

776. Τα μέρη υποστηρίζουν ότι το γεγονός ότι εταιρείες άλλες εκτός των μεγάλων εταιρειών θα ελέγχουν περίπου το 46% της ικανότητας διύλισης του ΗΒ και το 58% των τερματικών σταθμών διανομής του ΗΒ δείχνει να αμφισβητεί οποιοδήποτε συμπέρασμα ότι οι μεγάλες εταιρείες θα είναι σε θέση να ασκούν την ισχύ τους στην αγορά ή να αυξάνουν το κόστος εφοδιασμού των άλλων ανταγωνιστών μετά την πράξη. Όπως εξηγείται παραπάνω, υπό το πρίσμα αυτών των στοιχείων και των ερευνών της Επιτροπής συνάγεται ότι ο τομέας διανομής μεγάλων ποσοτήτων θα παραμείνει ανταγωνιστικός. Ωστόσο, τα επιχειρήματα των μερών εμφανώς δεν καταφέρνουν να αντιμετωπίσουν το γεγονός ότι οι άλλοι ανταγωνιστές στον τομέα της διανομής μεγάλων ποσοτήτων είναι κατά πολύ μικρότεροι από οιαδήποτε από τις μεγάλες εταιρείες, ότι συνήθως έχουν περιορισμένη γεωγραφική κάλυψη, και ότι είτε δεν έχουν πρόσβαση σε ανταλλαγές είτε εξαρτώνται από ανταλλαγές από τα μέρη σε πολύ μεγαλύτερο βαθμό απ' ό,τι οι μεγάλες εταιρείες εξαρτώνται από τις ανταλλαγές με αυτούς. Συνεπώς, δεν αμφισβητούν το γεγονός ότι οι μεγάλες εταιρείες θα είναι σε θέση να εξετάσουν το κόστος εφοδιασμού των αντιπάλων τους ή να αναλάβουν επιτυχώς ανταγωνιστικές ενέργειες σε τοπική κλίμακα.
777. Σύμφωνα με τα μέρη, τα αποδεικτικά στοιχεία δείχνουν επίσης ότι οι εταιρείες με ολοκληρωμένη διάρθρωση θεωρούν τη διύλιση και την εμπορία ως ξεχωριστές δραστηριότητες. Τα μέρη συνεπώς κρίνουν ότι η κάθετη ολοκλήρωση δεν παρέχει στις μεγάλες εταιρείες κανένα πλεονέκτημα έναντι των εταιρειών με μη ολοκληρωμένη διάρθρωση, και αυτό φαίνεται από την ανάπτυξη της παρουσίας εταιρειών με μη ολοκληρωμένη διάρθρωση, ιδίως υπεραγορές ή αλυσίδες όπως η British Fuels. Όμως, το γεγονός ότι η διύλιση και η εμπορία θεωρούνται ξεχωριστές δραστηριότητες δεν αποκλείει το γεγονός ότι η κάθετη ολοκλήρωση μπορεί και ήδη παρέχει ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα σε εταιρείες με ολοκληρωμένη διάρθρωση, καθώς οι εταιρείες εκμετάλλευσης διυλιστηρίων έχουν πρόσβαση σε ασφαλή εφοδιασμό και ανταλλαγές, και, όσον αφορά τις μεγάλες εταιρείες, που επωφελούνται επίσης από ευρεία γεωγραφική κάλυψη και υποδομή διανομής (όπως αγωγοί και τερματικοί σταθμοί διανομής). Επιπλέον, ως σημειωθεί ότι, εκτός από τις υπεραγορές (των οποίων το μέγεθος, η παρουσία και η αναγνώριση της εμπορικής επωνυμίας τις καθιστούν κατά κάποιο τρόπο εξαιρετικούς ανταγωνιστές), οι εταιρείες με μη ολοκληρωμένη διάρθρωση καλύπτουν αμελητέο (λιγότερο από 6%) και φθίνον τμήμα των πωλήσεων μικρών ποσοτήτων.

Η αδιαμφισβήτητη ηγετική θέση στην αγορά διανομής μικρών ποσοτήτων

778. Οι μεγάλες εταιρείες είναι οι τρεις βασικές εταιρείες διανομής μικρών ποσοτήτων στο ΗΒ, και το σημαντικότερο, οι δύο βασικές μεγάλες εταιρείες. Τα συνδυασμένα μερίδια αγοράς τους είναι περίπου [50-60]*% περίπου [...] * -πλασια από εκείνα του πλησιέστερου ανταγωνιστή τους (Tesco, που συμμετέχει σε κοινή επιχείρηση με την Exxon).
779. Όπως εξηγείται στα σημεία 728-738 παραπάνω, η πρόσφατη εξέλιξη του τομέα διανομής μικρών ποσοτήτων καυσίμων κίνησης χαρακτηρίστηκε από τη μείωση των παραδοσιακών ανταγωνιστών των μεγάλων εταιρειών, ήτοι των μικρότερων μεταξύ

των μεγάλων επιχειρήσεων και των ανεξάρτητων εταιρειών διανομής μικρών ποσοτήτων. Αυτό οδήγησε επίσης τις υπεραγορές να μεταστραφούν από τη θέση τους ως διαμορφωτών των τιμών και την επιθετική ανταγωνιστική στάση σε μία θέση που ακολουθεί τις διακυμάνσεις των τιμών με περιορισμένες προσδοκίες ανάπτυξης του μεριδίου αγοράς.

780. Ειδικότερα, η παρούσα δυναμική της αγοράς δείχνει ότι οι μεγάλες εταιρείες συνεχίζουν να κερδίζουν έδαφος στην αγορά εις βάρος των μικρότερων μεταξύ των μεγάλων επιχειρήσεων και των ανεξάρτητων εταιρειών διανομής μικρών ποσοτήτων. Συνεπώς μπορεί να αναμένεται ότι, λόγω της εξέλιξης και των περιορισμών ικανότητας των υπεραγορών, η συνδυασμένη αγορά των μεγάλων εταιρειών θα οδηγήσει σε ακόμα υψηλότερα επίπεδα τα επόμενα έτη και ότι αυτές οι εταιρείες θα εξασφαλίσουν οριστικά τον έλεγχό τους στην αγορά διανομής μικρών ποσοτήτων.
781. Τα συμπεράσματα αυτά θα ενισχυθούν ακόμα μετά την πράξη, εφόσον, όπως εξηγείται στα σημεία 769-777 παραπάνω, οι μεγάλες εταιρείες θα έχουν σήμερα τη δυνατότητα να αυξήσουν το κόστος εφοδιασμού των άλλων εταιρειών διανομής μικρών ποσοτήτων και συνεπώς εξασθενίζουν τις θέσεις αυτών των ανταγωνιστών στον τομέα διανομής μικρών ποσοτήτων.
782. Τέλος, δεδομένης της συνήθως περιορισμένης γεωγραφικής κάλυψης των υπεραγορών και των ανεξάρτητων εταιρειών διανομής μικρών ποσοτήτων, και, σε αντίθεση, της ευρείας εθνικής παρουσίας των μεγάλων εταιρειών, η Exxon, η BP/Mobil και η Shell θα μπορούσαν να αναλάβουν συλλογικά επιλεκτικές ανταγωνιστικές ενέργειες σε ορισμένες περιοχές, και να ζημιώσουν σημαντικά τους ανταγωνιστές τους αντισταθμίζοντας παράλληλα το κόστος που συνδέεται με αυτές τις ενέργειες μέσω περιορισμένων εθνικών αυξήσεων των τιμών. Τα μέρη δεν αποδέχονται ότι οι υπεραγορές έχουν περιορισμένη γεωγραφική κάλυψη, για τους λόγους ότι [...] *% των πρατηρίων της Exxon και [...] *% των πρατηρίων της BP/Mobil βρίσκονται σε ακτίνα 5 χλμ από μία υπεραγορά. Όμως, αξ σημειωθεί ότι μόνο μέρος των υπεραγορών διαθέτουν πρατήρια: σύμφωνα με ορισμένες υπεραγορές, μόνο το 35-50% των καταστημάτων τους διαθέτουν παρακείμενο πρατήριο. Συνάγεται ότι, ακόμα καιτοι ένας χώρος των μερών μπορεί να βρίσκεται πλησίον υπεραγοράς, δεν μπορεί να αντιμετωπίσει οιοδήποτε ανταγωνισμό από αυτή την υπεραγορά. Επιπλέον, τα στοιχεία που προσκόμισαν τα μέρη αναφέρονται στις υπεραγορές συνολικά. Τα στοιχεία τους μπορεί συνεπώς να είναι παραπλανητικά, στο βαθμό που, καιτοι οι υπεραγορές συνολικά επιτυγχάνουν εθνική κάλυψη, κάθε αλυσίδα υπεραγοράς μεμονωμένα έχει πολύ περιορισμένη παρουσία.
783. Συνεπώς, μετά την πράξη, οι θέσεις αγοράς των μεγάλων εταιρειών δεν μπορούν να αμφισβητηθούν επιτυχώς από ανταγωνιστές εκτός των μεγάλων εταιρειών.
784. Υπό το πρίσμα των προαναφερομένων, η κοινοποιηθείσα συγκέντρωση θα δημιουργήσει ολιγοπωλιακή δεσπόζουσα θέση από την Exxon, τη BP/Mobil και τη Shell στην αγορά πωλήσεων διανομής μικρών ποσοτήτων καυσίμων κίνησης στο ΗΒ, ως αποτέλεσμα της οποίας ο πραγματικός ανταγωνισμός θα παρεμποδιζόταν στο συγκεκριμένο κράτος που αποτελεί σημαντικό τμήμα του ΕΟΧ.

ΣΤ. ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ

785. Τα λιπαντικά αεροσκαφών (που αναφέρονται και ως εστερικά λιπαντικά στροβιλοκινητήρων ή συνθετικά έλαια στροβιλοκινητήρων αεροσκαφών) χρησιμοποιούνται για τη λίπανση είτε στροβιλοανεμιστήρων (εμπορικά και στρατιωτικά αεροσκάφη) είτε σε παράγωγες εφαρμογές (αυτές που αναπτύχθηκαν βάσει της τεχνολογίας των κινητήρων αεροσκαφών, όπως ορισμένοι στροβιλοκινητήρες πλοίων και ορισμένες ηλεκτρογεννήτριες με στροβιλοκινητήρα και άλλα βιομηχανικά εξαρτήματα). Όπως αναφέρεται στις παραγράφους για τον ορισμό της αγοράς προϊόντος, τα λιπαντικά για εμπορικά αεροσκάφη, τα λιπαντικά για στρατιωτικά αεροσκάφη και τα λιπαντικά για παράγωγες εφαρμογές αποτελούν τρεις διακεκριμένες αγορές προϊόντος.
786. Η διαδικασία παραγωγής τους ακολουθεί σε κάποιο βαθμό τα τυπικά στάδια της κανονικής παραγωγής λιπαντικών, δηλαδή της μίξης συνθετικών βασικών διαθέσιμων πρώτων υλών με πρόσθετα, καίτοι τα συστατικά διαφέρουν από εκείνα που χρησιμοποιήθηκαν για την παραγωγή συνήθων λιπαντικών.
787. Όπως ισχύει για τα λιπαντικά αυτοκινήτων, η διαδικασία παραγωγής και το κατεργασμένο λιπαντικό απαιτεί, πριν την εμπορευματοποίηση και χρήση σε αερομεταφερόμενο εξοπλισμό, εγκρίσεις από αρμόδιους οργανισμούς, στη συγκεκριμένη περίπτωση από τις αρμόδιες στρατιωτικές αρχές και ΚΠΕ. Όμως, σε αντίθεση με τα λιπαντικά αυτοκινήτων και λόγω των υψηλότερων κανόνων ασφάλειας τους οποίους πρέπει να πληρούν τα λιπαντικά αεροσκαφών, η διαδικασία έγκρισης για τα λιπαντικά αεροσκαφών είναι αυστηρότερη και πιο χρονοβόρα.
788. Υπάρχουν τρεις κατηγορίες αγοραστών λιπαντικών αεροσκαφών : οι εμπορικές αεροπορικές εταιρείες, ο στρατός και διάφοροι βιομηχανικοί πελάτες.

ΟΡΙΣΜΟΣ ΑΓΟΡΑΣ

Σχετική αγορά προϊόντος

Τα λιπαντικά αεροσκαφών και τα συνήθη λιπαντικά δεν αποτελούν μέρος της ίδιας αγοράς

789. Τα μέρη διατυπώνουν το επιχείρημα ότι τα λιπαντικά αεροσκαφών αποτελούν μέρος της ίδιας αγοράς με τα συνήθη (αυτοκινήτων και βιομηχανικά) λιπαντικά, που εξετάστηκαν παραπάνω. Καίτοι οι δύο κατηγορίες λιπαντικών δεν μπορούν να υποκατασταθούν από την πλευρά της ζήτησης, τα μέρη υποστηρίζουν ότι μπορούν να υποκατασταθούν από την πλευρά της προσφοράς και αναλόγως, οι κατασκευαστές συνήθων λιπαντικών που δεν δραστηριοποιούνται στον τομέα των λιπαντικών αεροσκαφών μπορούν, εύκολα και έγκαιρα, να μεταστρέψουν τη διαδικασία παραγωγής τους στην αντίστοιχη των λιπαντικών αεροσκαφών. Τρία σημεία υποστηρίζουν την άποψή τους: κατ' αρχήν, οι πρώτες ύλες που απαιτούνται για τη μίξη των λιπαντικών αεροσκαφών (ήτοι, βασικό λιπαντικό εστέρων πολυαλκοολών και πρόσθετα) είναι ευρέως διαθέσιμες· δεύτερον, ο εξοπλισμός μίξης είναι ο ίδιος για αμφότερες τις κατηγορίες λιπαντικών· τρίτον, υπάρχει συνολική υπερβάλλουσα ικανότητα μίξης, που καθιστά τη μετεγκατάσταση των εγκαταστάσεων μίξης οικονομικά εφικτή. Συνεπώς, η υποκατάσταση από την πλευρά

της ζήτησης με άλλα λιπαντικά αυτοκινήτων είναι εφικτή με τον καθαρισμό του εξοπλισμού μίξης που χρησιμοποιήθηκε στο παρελθόν για λιπαντικά αυτοκινήτων και τη μετατροπή του, εντός σχετικά βραχείας χρονικής περιόδου, σε εξοπλισμό προοριζόμενο αποκλειστικά για την παραγωγή λιπαντικών αεροσκαφών.

790. Η έρευνα αγοράς κατέληξε στο συμπέρασμα ότι τα συνήθη (αυτοκινήτων ή βιομηχανικά) λιπαντικά και τα λιπαντικά αεροσκαφών αποτελούν δύο ξεχωριστές αγορές προϊόντος. Από την πλευρά της ζήτησης, δεν υπάρχει σαφώς υποκατάσταση μεταξύ των δύο· οι υψηλότερες απαιτήσεις ασφάλειας των λιπαντικών αεροσκαφών και το διαφορετικό λειτουργικό περιβάλλον των κινητήρων αυτοκινήτων και αεροσκαφών καταργούν οιαδήποτε πιθανή αποκατάσταση από την πλευρά της ζήτησης με συνήθη λιπαντικά αυτοκινήτων. Τα μέρη δεν απορρίπτουν αυτή την ανάλυση. Από την πλευρά της προσφοράς, τα επιχειρήματα των μερών δεν συμβάλλουν στην ύπαρξη μιας και μόνο αγοράς, καθώς βασίζονται μόνο σε αμιγώς υλικοτεχνικές πτυχές της υποκατάστασης της προσφοράς. Ακόμα και αν υποθεθεί ότι η υποκατάσταση του εξοπλισμού μίξης θα μπορούσε να είναι τεχνικά εφικτή (καίτοι άλλοι ερωτηθέντες κατασκευαστές εξέφρασαν επιφυλάξεις ως προς μία τέτοια δυνατότητα) και ότι μία επιχείρηση μίξης συνήθων λιπαντικών θα μπορούσε να ξεκινήσει τη μίξη λιπαντικών αεροσκαφών, πλήρης είσοδος στην αγορά δεν μπορεί, όμως, να επιτευχθεί εύκολα και απρόσκοπτα, καθώς χαρακτηρίζεται από σημαντικούς φραγμούς που θα συζητηθούν στις ακόλουθες παραγράφους. Επιπλέον, όχι μόνο τα συνήθη λιπαντικά δεν μπορούν υποκατασταθούν από τα λιπαντικά αεροσκαφών, αλλά όπως προκύπτει από τις επόμενες παραγράφους, υπάρχουν ακόμα στενές αγορές προϊόντος για λιπαντικά αεροσκαφών που χρησιμοποιούνται σε κινητήρες εμπορικών αεροσκαφών, κινητήρες στρατιωτικών αεροσκαφών, και παράγωγες εφαρμογές.

Εμπορικές, στρατιωτικές και παράγωγες εφαρμογές

791. Η ύπαρξη τριών στενότερων αγορών για λιπαντικά αεροσκαφών αποδεικνύεται από την έλλειψη υποκατάστασης από την πλευρά της προσφοράς και ζήτησης μεταξύ των τριών προαναφερόμενων κατηγοριών. Η έλλειψη υποκατάστασης της ζήτησης μεταξύ των διάφορων κατηγοριών λιπαντικών αεροσκαφών είναι αποτέλεσμα μιας σειράς ποιοτικών χαρακτηριστικών που περιορίζουν την επιδιωκόμενη χρήση των τριών αντίστοιχων προϊόντων. Τα λιπαντικά αεροσκαφών που χρησιμοποιούνται σε κινητήρες εμπορικών αεροσκαφών πρέπει να πληρούν απαιτήσεις υψηλότερης ποιότητας και ασφάλειας από αυτές που χρησιμοποιούνται σε κινητήρες στρατιωτικών αεροσκαφών (οι στρατιωτικοί κινητήρες επισκευάζονται πολύ συχνά και ο χρόνος μεταξύ των γενικών επισκευών κυμαίνεται από 200 έως 1.000 ώρες συγκριτικά προς 20.000 ώρες για εμπορικούς κινητήρες). Η έλλειψη υποκατάστασης από την πλευρά της προσφοράς είναι αποτέλεσμα των διαφορετικών απαιτήσεων προδιαγραφών και του χρόνου που απαιτείται για την είσοδο στην αγορά σε καθεμία από τις στενότερες αγορές λιπαντικών αεροσκαφών. Προκειμένου να επιτευχθεί πλήρης είσοδο στην αγορά λιπαντικών εμπορικών αεροσκαφών, ο δυνητικός προμηθευτής θα πρέπει να παρατηρεί κάποιες τυπικές ενέργειες που απαιτούνται πριν την εμπορευματοποίηση του προϊόντος. Η τυπική διαδικασία που σκιαγραφείται παρακάτω μπορεί να διαρκέσει μέχρι έξι έτη για τα λιπαντικά που χρησιμοποιούνται σε κινητήρες στρατιωτικών αεροσκαφών και μέχρι δώδεκα έτη για λιπαντικά που χρησιμοποιούνται σε κινητήρες εμπορικών αεροσκαφών.

792. Για να διαθέτει ένα εμπορεύσιμο προϊόν που θα ικανοποιεί τις ανάγκες των περισσότερων αεροπορικών εταιρειών που λειτουργούν μικτούς στόλους αεροσκαφών, ο προμηθευτής οφείλει να πραγματοποιεί εκτεταμένη έρευνα λαμβανομένου υπόψη του τύπου του προϊόντος. Ο σωρευτικός χρόνος που απαιτείται γι' αυτή την πρώτη ενέργεια μπορεί να ποικίλει από τρεις μήνες για τους κυριαρχούντες στην αγορά παραγωγούς μέχρι τέσσερα έτη για τους νεοεισερχόμενους. Σε αυτό το στάδιο, ο προμηθευτής μπορεί να μην επιλέξει να συμμετάσχει σε κάποια διαδικασία στρατιωτικής ή/και εμπορικής πιστοποίησης, αλλά να παράγει και να εμπορεύεται προϊόντα που προορίζονται για βιομηχανικές εφαρμογές (που σημαίνει στροβιλοκινητήρες που χρησιμοποιούνται για γεωτρήσεις πετρελαίου, άντληση φυσικού αερίου, παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας ή στροβιλοκινητήρες πλοίων). Συνεπώς, για να ξεκινήσει ένας προμηθευτής να πωλεί προϊόντα που προορίζονται για στρατιωτικά ή εμπορικά αεροσκάφη, απαιτούνται οι αντίστοιχες στρατιωτικές εγκρίσεις και εγκρίσεις ΚΠΕ. Κατ' αρχήν, ο προμηθευτής πρέπει να λάβει τις εγκρίσεις από τους κρατικούς στρατιωτικούς οργανισμούς (π.χ., US Navy, Υπουργείο Άμυνας του ΗΒ, DGA της Γαλλίας κλπ). Η διαδικασία αυτή συνεπάγεται εργαστηριακό έλεγχο (γυάλινα σκεύη, εξοπλισμό και κατασκευή εργαστηρίου) και δοκιμές σε κλίνη του κινητήρα. Μπορεί να διαρκέσει μέχρι δύο έτη και αποτελεί συνήθως προϋπόθεση για την εφαρμογή ελέγχου ΚΠΕ, ή άλλως απαιτείται πριν από τη χορήγηση πλήρους έγκρισης από τον ΚΠΕ. Και πάλι, ο προμηθευτής δεν μπορεί να επιλέξει να συνεχίσει με την έγκριση ΚΠΕ καθώς αυτή απαιτείται μόνο για χρήση από εμπορικές αεροπορικές εταιρείες. Σε μία τέτοια περίπτωση, ο προμηθευτής μπορεί να εστιάσει το ενδιαφέρον του σε λιπαντικά που προορίζονται για στρατιωτικούς πελάτες. Σύμφωνα με τα μέρη, η στρατιωτική αγορά λειτουργεί με διαγωνισμούς, δεν χαρακτηρίζεται από πίστη σε κάποιο εμπορικό σήμα και είναι περισσότερο επιλεκτική.
793. Η επόμενη ενέργεια για πλήρη είσοδο στην εμπορική αγορά λιπαντικών αεροσκαφών είναι η έγκριση ΚΠΕ. Συνίσταται σε πλήρη πιστοποίηση για τους περισσότερους κινητήρες και εξαρτήματα αεροσκαφών που χρησιμοποιούνται από εμπορικές αεροπορικές εταιρείες. Περιλαμβάνει συνήθως επτά μεγάλους κατασκευαστές κινητήρων (όπως General Electric, Rolls Royce, Pratt & Whitney, Allied Signal, Snecma, International Aero Engines, CFM International)· είκοσι από τα σημαντικότερα μοντέλα κινητήρων· τέσσερις μεγάλους κατασκευαστές εξαρτημάτων και τέσσερα από τα σημαντικότερα εξαρτήματα (APU, CSD, IDG και ATS)⁷⁰. Η διαδικασία περιλαμβάνει εργαστηριακό έλεγχο (γυάλινα σκεύη, εξοπλισμό και κατασκευή εργαστηρίου), δοκιμή σε κλίνη του κινητήρα ανά μοντέλο και παρατεταμένη αξιολόγηση της υπηρεσίας εν πτήση ανά μοντέλο. Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις των μερών, ο σωρευτικός χρόνος που απαιτείται από την αρχή της διάταξης μέχρι την πλήρη έγκριση και εμπορευματοποίηση των λιπαντικών των εμπορικών αεροσκαφών μπορεί να φθάσει τα δώδεκα έτη. Όμως, τα μέρη υποστηρίζουν ότι υπάρχει καθοδική τάση στο χρόνο που απαιτείται για την απόκτηση των εμπορικών εγκρίσεων ΚΠΕ. Ορισμένοι κατασκευαστές κινητήρων δεν απαιτούν αξιολόγηση εν πτήση για ορισμένους από τους κινητήρες τους. Για παράδειγμα, οι Pratt & Whitney αναθεώρησαν το πρόγραμμα τους και απαιτούν αξιολόγηση μόνο σε ένα κινητήρα μειώνοντας τοιούτοτρόπως το χρόνο και το κόστος που απαιτείται για την αλλαγή από στρατιωτική σε εμπορική έγκριση σε

70. Μονάδες βοηθητικής ισχύος, Μεταδότες κίνησης σταθερής ταχύτητας, Ολοκληρωμένες γεννήτριες και Εκκινήτριες αεροστροβίλων.

[...]* έτη και [...]* USD. Τα μέρη εξηγούν ότι η μέση χρονική περίοδος που απαιτείται για εμπορική έγκριση ΚΠΕ θα μπορούσε να κυμαίνεται σήμερα από [...]* σε [...]* έτη και να κοστίζει από [...]* σε [...]* USD. Σε κάθε περίπτωση, αυτό εξακολουθεί να αποτελεί σημαντικό φραγμό εισόδου.

794. Από τεχνική άποψη, τα λιπαντικά των εμπορικών αεροσκαφών μπορούν να χρησιμοποιηθούν σε στρατιωτικές εφαρμογές, όμως το αντίστροφο δεν ισχύει. Αυτό οφείλεται στον επιπλέον έλεγχο που απαιτείται για την έγκριση από την πολιτική αεροπορία. Επιπλέον, τα λιπαντικά που χρησιμοποιούνται σε παράγωγες εφαρμογές πρέπει να περνούν πολύ περιορισμένες διαδικασίες έγκρισης. Από τεχνική άποψη, τόσο τα εμπορικά όσο και τα στρατιωτικά λιπαντικά μπορούν να χρησιμοποιηθούν σε αυτές τις εφαρμογές, το αντίστροφο όμως είναι τεχνικά ανέφικτο. Απεικόνιση της προαναφερόμενης μονόδρομης υποκατάστασης είναι ότι οι περισσότερες αεροπορικές εταιρείες χρησιμοποιούν το ίδιο προϊόν για όλες τις αεροπορικές εφαρμογές τους (εξοπλισμό πτήσης και εδάφους) και για το λόγο αυτό αγοράζουν τα λιπαντικά υψηλότερης ποιότητας για κινητήρες εμπορικών αεροσκαφών που έχουν λάβει εγκρίσεις ΚΠΕ⁷¹. Συνεπώς, η δυνατότητα υποκατάστασης τόσο της προσφοράς όσο και της ζήτησης δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι λειτουργεί προς μία κατεύθυνση. Αυτό απεικονίζεται περαιτέρω με το μειωμένο αριθμό προμηθευτών εμπορικών αεροπορικών εταιρειών (Exxon, Mobil και σε μικρότερο βαθμό Shell και Castrol) και τη μεγαλύτερη βάση προμηθευτών στο στρατό (οι προαναφερόμενες μεγάλες εταιρείες και ένας αριθμός μικρότερων εξειδικευμένων κατασκευαστών, όπως οι NYCO, Henkel, Hatco, κλπ.).
795. Βάσει των παραπάνω αποδεικτικών στοιχείων, είναι ορθό να συναχθεί το συμπέρασμα ότι ο τομέας λιπαντικών αεροσκαφών αποτελείται από τρεις διακεκριμένες αγορές προϊόντος, που χωρίζονται σύμφωνα με την επιδιωκόμενη χρήση τους. Η πράξη θα επηρεάσει ουσιαστικά την αγορά λιπαντικών εμπορικών αεροσκαφών.

Σχετική γεωγραφική αγορά

796. Τα μέρη υποδηλώνουν ότι η γεωγραφική αγορά είναι παγκόσμια, αναφέροντας ότι οι περισσότεροι κατασκευαστές εφοδιάζουν το παγκόσμιο δίκτυό τους από μία ή λιγότερες εγκαταστάσεις· ότι τα λιπαντικά αεροσκαφών διακινούνται εύκολα και με χαμηλό κόστος· ότι οι τιμές είναι παρόμοιες στις διάφορες περιοχές του πλανήτη· και ότι δεν υπάρχουν εμπόδια στις συναλλαγές. Η έρευνα αγοράς επιβεβαίωσε τον παραπάνω ορισμό όλων των τύπων λιπαντικών αεροσκαφών. Συνεπώς, ως γεωγραφική αγορά θεωρείται η παγκόσμια αγορά.

ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΟΥ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

797. Η Exxon και η Mobil καλύπτουν το [60-70]*% της παραγωγής και των πωλήσεων των εστερικών λιπαντικών παγκοσμίως (Exxon: [30-40]*%·Mobil: [20-30]*%). Οι άλλοι βασικοί προμηθευτές είναι η Shell ([0-10]*%), η Castrol ([0-10]*%), η NYCO ([0-10]*%) και άλλοι ([20-30]*%).

71. Είναι γνωστό ότι, για να μειωθούν πιθανοί κίνδυνοι ασφάλειας, οι αεροπορικές εταιρείες χρησιμοποιούν ένα και το αυτό εγκεκριμένο από τον ΚΠΕ λιπαντικό για εφαρμογές σε σταθερή εγκατάσταση και στο αεροσκάφος προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι ένα μη εγκεκριμένο λιπαντικό για παράγωγες εφαρμογές δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί από σφάλμα σε κινητήρα αεροσκάφους.

798. Στην αγορά λιπαντικών κινητήρων εμπορικών αεροσκαφών, το συνδυασμένο μερίδιο αγοράς των συγχωνευθέντων μερών είναι σημαντικά υψηλότερο. Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις των μερών, το συνδυασμένο μερίδιο αγορών τους στα τέλη του 1997 ήταν [80-90]*% (Exxon: [40-50]*%· Mobil: [40-50]*%, Shell: [0-10]*%· άλλοι: [0-10]*%). Αεροπορικές εταιρείες και ανταγωνιστές που ρωτήθηκαν στη διάρκεια της έρευνας αγοράς ανέφεραν ότι η συνδυασμένη οντότητα θα μπορούσε να κλείσει άνω του [0-90]*% της αγοράς και ότι, σήμερα, η Shell και η Castrol θα ήταν οι μόνοι διαθέσιμοι εναλλακτικοί προμηθευτές, με [0-10]*% και [0-10]*%, αντιστοίχως (αξίζει να σημειωθεί ότι η Shell δεν έχει πελάτες σε καμία αμερικανική αεροπορική εταιρεία και πραγματοποιεί οριακές πωλήσεις σε εμπορικούς αερομεταφορείς της ΕΕ).
799. Η Exxon και η Mobil φαίνεται να κατέχουν σχεδόν ανυπέρβλητη ηγετική θέση στην αγορά που σύμφωνα με ορισμένους ανταγωνιστές οφείλεται στις ιστορικές συνθήκες της αγοράς. Ο κλάδος λιπαντικών αεροσκαφών υπέφερε από ανεπαρκή αποδοτικότητα και υψηλή βάση κόστους ως αποτέλεσμα της συνεχούς ανάγκης για έρευνα και ανάπτυξη που επέφεραν οι τεχνολογικές πρόοδοι στην κατασκευή αεροσκαφών. Ως συνέπεια, πολλοί προμηθευτές αποσύρθηκαν από την αγορά. Όλοι οι ερωτηθέντες ανέφεραν το υψηλό επίπεδο της δέσμευσης που επιβάλλει η αγορά κινητήρων εμπορικών αεροσκαφών. Οι συγχωνευθείσες εταιρείες ανέλαβαν από την αρχή την υποχρέωση της ανάπτυξης της τεχνολογίας στροβίλων αεριωθουμένων και εξελίχθηκαν στον προμηθευτή επιλογής όλων των βασικών αεροπορικών εταιρειών. Σύμφωνα με τα μέρη, το μεγαλύτερο μερίδιό τους στην αγορά οφείλεται στην από δεκαετίες αφοσίωσή τους σε αυτήν, ενώ άλλοι προμηθευτές λιπαντικών αεροσκαφών εστιάστηκαν στις άλλες δύο αγορές (η Castrol στο βιομηχανικό και το στρατιωτικό τομέα, η Shell στα προϊόντα στρατιωτικής και άλλης αεροπορίας, η Hatco σε πωλήσεις βασικών πρώτων υλών, αλλαγή εμπορικής επωνυμίας και στρατιωτικές πωλήσεις). Τα μέρη υποστηρίζουν ότι δεν κατέχουν καμία ανυπέρβλητη ηγετική θέση στον τεχνολογικό τομέα επειδή η τεχνολογία που απαιτείται για τον ανταγωνισμό θα έπρεπε να ήταν πλήρως ανεπτυγμένη. Αυτό ισχύει πιθανόν αλλά δεν μεταβάλλει το γεγονός ότι υπάρχουν υψηλοί φραγμοί εισόδου στην αγορά λόγω των διαδικασιών έγκρισης που καθιστούν απίθανη την είσοδο ακόμα και αν αυξάνονταν οι τιμές.
800. Πράγματι, οι υπόλοιποι κατασκευαστές λιπαντικών αεροσκαφών τείνουν να είναι παραγωγοί ειδικών λιπαντικών και χημικών που συγκεντρώνονται κυρίως σε παράγωγες και ορισμένοι από αυτούς σε στρατιωτικές εφαρμογές. Η Hatco (ΗΠΑ), είναι ο μεγαλύτερος προμηθευτής εστερικής βασικής πρώτης ύλης και κυρίως είναι προμηθευτής σε στρατιωτικές και παράγωγες εφαρμογές που έχει ορισμένες εμπορικές από κοινού εγκρίσεις με τη Shell· η NYCO (Γαλλία), είναι ανεξάρτητος προμηθευτής με ένα φάσμα προϊόντων κυρίως στρατιωτικής αεροπορίας και ορισμένες εγκρίσεις κατασκευαστών κινητήρων· η Anderol (ΗΠΑ), είναι κυρίως προμηθευτής σε παράγωγες εφαρμογές, με κάποια μειωμένη δραστηριότητα σε εφαρμογές στρατιωτικής αεροπορίας· η Henkel (ΗΠΑ), είναι προμηθευτής εστέρων και έχει εξειδικευμένη δραστηριότητα που κατευθύνεται προς παράγωγες και στρατιωτικές εφαρμογές και δεν έχει εγκρίσεις για λιπαντικά εμπορικής αεροπορίας. Μεταξύ των άλλων παραγωγών εστερικών λιπαντικών στροβίλων και των αγορών προϊόντος που εξυπηρετούν είναι οι ακόλουθοι : Arpol Petroleum (ΗΠΑ-αλλαγή εμπορικής επωνυμίας-στρατιωτικός τομέας)· BP Marine Ltd (ΗΒ-αλλαγή εμπορικής επωνυμίας-βιομηχανικός τομέας)· Caltex (ΗΠΑ-αλλαγή εμπορικής επωνυμίας-βιομηχανικός τομέας)· Delta Petroleum (ΗΠΑ-αλλαγή εμπορικής επωνυμίας-

στρατιωτικός, βιομηχανικός τομέας)· Hexagon (ΗΠΑ-αλλαγή εμπορικής επωνυμίας-στρατιωτικός, βιομηχανικός τομέας)· Petron International (ΗΠΑ-αλλαγή εμπορικής επωνυμίας-στρατιωτικός τομέας)· Total (Γαλλία-αλλαγή εμπορικής επωνυμίας-στρατιωτικός τομέας)· Velsicol (ΗΠΑ-αλλαγή εμπορικής επωνυμίας-στρατιωτικός, βιομηχανικός τομέας).

801. Καθίσταται σαφές ότι η Exxon και η Mobil είναι οι μεγαλύτεροι προμηθευτές προϊόντων λιπαντικών αεροσκαφών που προορίζονται για κινητήρες εμπορικών αεροσκαφών, και έχουν τη μεγαλύτερη παραγωγική ικανότητα για λιπαντικά αεροσκαφών. Ο πραγματικός ανταγωνισμός στην αγορά λιπαντικών εμπορικών αεροσκαφών περιορίζεται στους δύο συγχωνευθέντες προμηθευτές (οι αντίστοιχες αυξήσεις τιμών τους την τελευταία πενταετία ήσαν [...] *% και [...] *%). Οιοδήποτε από τα υπόλοιπα διαπραγματευτικά πλεονεκτήματα για πελάτες θα εξαλειφθεί συνεπώς μέσω της κατάργησης του ανταγωνισμού μεταξύ αυτών των δύο.
802. Τα μέρη υποστηρίζουν ότι, εάν η συγχωνευθείσα οντότητα αύξανε τις τιμές πάνω από τα ανταγωνιστικά επίπεδα, οι καθιερωμένοι προμηθευτές θα επέκτειναν τις πωλήσεις τους και οι δυνητικοί ανταγωνιστές θα εισέρχονταν στην αγορά. Η έρευνα έδειξε ότι η ζήτηση κινητήρων εμπορικών αεροσκαφών είναι ανελαστική ως συνέπεια του χαμηλού κόστους των λιπαντικών αεροσκαφών στο συνολικό κόστος των προϊόντων αεροσκαφών των εμπορικών αεροπορικών εταιρειών και της αυξημένης προτεραιότητας των εν λόγω πελατών να εξασφαλίζουν το υψηλότερο επίπεδο ασφάλειας των πτήσεων, πράγμα που αυξάνει το κόστος μεταστροφής και τους αποτρέπει από την έρευνα αγοράς για συγκεκριμένο προϊόν. Για παράδειγμα, τα μέρη εξήγησαν ότι οι πελάτες έχουν κίνητρο να συνεχίσουν να αγοράζουν από το συνήθη προμηθευτή τους καθώς η αλλαγή μάρκας ελαίου αεριωθουμένων θα συνεπαγόταν κόστος, συμπεριλαμβανομένων των εντύπων κοινοποίησης και επίσημης γνωστοποίησης προς την αρχή πολιτικής αεροπορίας της τοπικής κυβέρνησης (συμπεριλαμβανομένης της Ομοσπονδιακής Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας για πτήσεις εντός των ΗΠΑ), εφόσον αλλάζουν όλα τα αντίγραφα των εγχειριδίων λειτουργίας και συντήρησης και αποστέλλονται γνωστοποιήσεις προς όλους τους αερολιμένες που χρησιμοποιούν. Επιπλέον, σύμφωνα με τα μέρη, οι αεροπορικές εταιρείες λαμβάνουν τις αποφάσεις σχετικά με την αγορά λιπαντικών με βάση αξιολογήσεις τεχνικής και ιστορικής απόδοσης που, συνεπώς, δεν σχετίζονται έντονα με την τιμή.
803. Με συνδυασμένο μερίδιο αγοράς [0-90] *%, η συγχωνευθείσα οντότητα θα ήταν πράγματι σε θέση να συμπεριφέρεται ανεξάρτητα από τους ανταγωνιστές και τους πελάτες της. Τα μέρη υποστηρίζουν ότι παρά τη χαμηλή ελαστικότητα της ζήτησης ως προς τις τιμές, η νέα είσοδος στην αγορά θα παρεμποδιστεί πιθανότερα από υφιστάμενους ανταγωνιστές όπως οι Castrol, Hatco και Shell που μπορούν να επεκτείνουν την παραγωγή τους παράγωγων λιπαντικών και λιπαντικών στρατιωτικών κινητήρων σε λιπαντικά εμπορικών κινητήρων. Επιπλέον, ισχυρίζονται ότι αυτές οι νέες εισοδοί θα υποστηρίζονταν από αεροπορικές εταιρείες ως απάντηση σε υψηλότερες τιμές. Η έρευνα αγοράς έδειξε ότι η είσοδος στην αγορά δεν μπορεί κατ' ανάγκη να ενθαρρυνθεί από την προσδοκώμενη αύξηση της ζήτησης (1-2% την επόμενη πενταετία), και μπορεί να παρεμποδιστεί σοβαρά από το υψηλό επαυξητικό κόστος εισόδου, που σχετίζεται με τις απαιτήσεις έγκρισης και τη μέριμνα να εξασφαλίζεται η αποδοτικότητα μέσω ενδεικτικών όγκων πωλήσεων. Εκτός αυτού, τα μέρη ανέφεραν ότι για να είναι σε θέση ένας προμηθευτής λιπαντικών κινητήρων εμπορικών αεροσκαφών να ανταγωνίζεται στη συγκεκριμένη

αγορά με βιώσιμο και βέλτιστο τρόπο, μπορεί να απαιτείται ελάχιστο μερίδιο αγοράς 20%. Στην πραγματικότητα, οι υπάρχοντες προμηθευτές μειώνονται και μοιράζονται μικρότερη πελατειακή βάση, αν και δεν υπήρχαν νεοεισερχόμενοι στην αγορά λιπαντικών κινητήρων εμπορικών αεροσκαφών την τελευταία εικοσαετία.

804. Τα μέρη υποστηρίζουν ότι η πελατειακή τους βάση από αεροπορικές εταιρείες έχει σημαντική αγοραστική δύναμη και επισημαίνουν ότι η τάση συγκέντρωσης του κλάδου των αεροπορικών εταιρειών αυξάνει την αντισταθμιστική δύναμη των αεροπορικών εταιρειών. Όμως, εκτός από το γεγονός ότι τα λιπαντικά αεροσκαφών δεν αποτελούν σημαντικό τομέα κόστους για τις αεροπορικές εταιρείες, η έρευνα έδειξε ότι η τάση συγκέντρωσης θα οδηγήσει σε στρατηγικές συμμαχίες μεταξύ αεροπορικών εταιρειών με επικέντρωση στο κόστος και στις πωλήσεις χώρων και, εκτός εάν συνδυάσουν τα μηχανολογικά τους τμήματα, μία τέτοια δύναμη ουδέποτε μπορεί να καταστεί σημαντική για τους προμηθευτές λιπαντικών. Επιπλέον, τα μέρη υποδηλώνουν ότι η αύξηση των υπερ-ανταγωνιστικών τιμών θα είχε δυσμενείς επιπτώσεις σε διάφορα άλλα προϊόντα εκτός των αεροσκαφών που οι ίδιοι πελάτες αεροπορικές εταιρείες μπορούν να αγοράσουν από τον ίδιο προμηθευτή. Ωστόσο, οι ερωτηθείσες αεροπορικές εταιρείες θεωρούν τα λιπαντικά αεροσκαφών ως μεμονωμένο προϊόν και εκτιμούν ότι, εάν δεν υπάρχουν διαθέσιμα υποκατάστατα λιπαντικών σε μεγάλες ποσότητες, η ύπαρξη άλλων προϊόντων αεροπλάνων δεν μπορεί να επηρεάσει τις τρέχουσες εμπορικές σχέσεις στον τομέα των λιπαντικών κινητήρων εμπορικών αεροσκαφών.
805. Η πράξη θα συνενώσει του βασικούς, σήμερα, ανταγωνιζόμενους προμηθευτές, και θα καταργήσει τον ανταγωνισμό μεταξύ τους και, επιπλέον, θα οδηγήσει στη δημιουργία δεσπόζουσας θέσης που θα κατέχει η συγχωνευθείσα οντότητα στην αγορά λιπαντικών αεροσκαφών που χρησιμοποιούνται σε κινητήρες εμπορικών αεροσκαφών.

Z. ΚΑΥΣΙΜΑ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ

ΑΓΟΡΑ ΠΡΟΪΟΝΤΟΣ

806. Τα καύσιμα αεροσκαφών (ή αεριωθουμένων) είναι καύσιμα τύπου κηροζίνης που χρησιμοποιούνται για κινητήρες αεριωθουμένων αεροσκαφών. Καίτοι παρεμφερής με την κηροζίνη για οικιακή χρήση (που χρησιμοποιείται για σκοπούς θέρμανσης, ιδίως στο ΗΒ), πληροί αυστηρές προδιαγραφές ασφάλειας. Σύμφωνα με προηγούμενες αποφάσεις (BP/Mobil, Shell/Gulf Oil), τα καύσιμα αεροσκαφών αποτελούν ξεχωριστή αγορά προϊόντος από άλλα καύσιμα κίνησης (όπως βενζίνη κινητήρων, πετρέλαιο ντήζελ αυτοκινήτων και καύσιμα πλοίων). Τα κοινοποιούντα μέρη υποστηρίζουν επίσης αυτή την άποψη.

ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΑΓΟΡΑ

807. Τα μέρη αναφέρουν ότι τα καύσιμα κίνησης είναι παγκόσμια αγορά, ή τουλάχιστον, ευρύτερη από τον ΕΟΧ. Για να υποστηρίξουν αυτή την άποψη, αναφέρονται στο γεγονός ότι τα καύσιμα κίνησης πωλούνται βάσει διαγωνισμών για παγκόσμιες συμβάσεις εφοδιασμού με τις διάφορες αεροπορικές εταιρείες, που απαιτούν οι προμηθευτές να παραδίδουν το προϊόν σε αερολιμένες σε ολόκληρο τον κόσμο. Επιπλέον, η τιμολόγηση σχετίζεται με τον Pratt επιτρέποντας τοιούτοτρόπως τη στενή προσέγγιση των τιμών καυσίμων κίνησης αεροσκαφών στις αγορές φορτίου σε ολόκληρο τον κόσμο.

808. Η Επιτροπή δεν θεωρεί ότι τα γεγονότα αυτά οδηγούν σε μία ενιαία παγκόσμια αγορά. Πρέπει να γίνει διάκριση μεταξύ της παραγωγής καυσίμων αεροσκαφών, που μπορεί να έχει παγκόσμια σημασία, και του πραγματικού εφοδιασμού με καύσιμα κίνησης σε ειδικές τοποθεσίες, δια της οποίας η υλικοτεχνική υποδομή μπορεί να περιορίσει το γεωγραφικό εύρος του ανταγωνισμού.

809. Καίτοι οι τιμές στο εργοστάσιο και στην αγορά φορτίου μπορεί να είναι ευθυγραμμισμένες, αυτό οφείλεται στον εμπορευματικό χαρακτήρα του προϊόντος και αντικατοπτρίζει μία γενική ευθυγράμμιση τιμών μεταξύ των καθαρών πετρελαιοειδών. Δεδομένης της ομοιόμορφης τιμολόγησης των πρώτων υλών (αργό πετρέλαιο) και της σχετικά ομοιόμορφης δομής του κόστους των μεθόδων διύλισης και του κόστους μεταφοράς σε ολόκληρο τον κόσμο, μπορεί να αναμένεται, όπως συμβαίνει με άλλα καθαρά πετρελαιοειδή, ότι τα καύσιμα αεροσκαφών θα έχουν ομοιόμορφη παγκόσμια τιμή. Όμως, όταν πρόκειται για τον εφοδιασμό σε καύσιμα αεροσκαφών σε συγκεκριμένους αερολιμένες, ο παγκόσμιος χαρακτήρας αυτής της αγοράς εξαλείφεται. Καίτοι οι αεροπορικές εταιρείες προκηρύσσουν παγκόσμιους διαγωνισμούς, δεν επιλέγουν κατ' ανάγκη τον ένα και αυτό προμηθευτή για το σύνολο των αναγκών τους παγκοσμίως· αντιθέτως, επιλέγουν, τον ελκυστικότερο υποψήφιο ανάλογα με τον κάθε αερολιμένα με βάση την ισχύ και τα σχετικά πλεονεκτήματα των προμηθευτών σε δεδομένη τοποθεσία. Επιπλέον, οι τιμές που χρεώνονται για τη φόρτωση του προϊόντος στο αεροσκάφος, μπορεί να διαφέρει από μία σύμβαση στην άλλη. Το ανταγωνιστικό περιβάλλον μπορεί να διαφέρει από τον έναν αερολιμένα, ή τοποθεσία, στον άλλο. Αυτό οφείλεται κυρίως στην υποδομή διανομής για τον εφοδιασμό σε καύσιμα αεροσκαφών των διάφορων αερολιμένων, που αφορά εν γένει ένα συγκεκριμένο αερολιμένα. Συνεπώς, οι προμηθευτές δεν πρέπει μόνο να παράγουν καύσιμα κίνησης αεροσκαφών για να μπορούν να

κατακυρώνουν συμβάσεις με αεροπορικές εταιρείες· πρέπει επίσης να έχουν πρόσβαση στην ειδική υποδομή διανομής και φόρτωσης που θα τους επιτρέπει να εμπορεύονται αποδοτικά το προϊόν τους στο τελικό στάδιο της αλυσίδας εφοδιασμού, δηλαδή, στο αεροσκάφος.

810. Ανταγωνιστές που ρωτήθηκαν στη διάρκεια της έρευνας αγοράς αμφισβήτησαν επίσης το παγκόσμιο πεδίο αυτής της αγοράς. Ανέφεραν ότι συγκεκριμένες κατά αερολιμένα αγορές μπορεί να υπάρχουν, ακόμα και στις περιπτώσεις που διάφοροι αερολιμένες βρίσκονται στην ίδια περιοχή (για παράδειγμα, οι αερολιμένες του Λονδίνου, Heathrow, Gatwick και London City). Υπό την έννοια αυτή, από την πλευρά της ζήτησης, εάν η τιμή του καυσίμου αεριοθουμένων αυξηθεί σε έναν αερολιμένα, μία αεροπορική εταιρεία δεν μπορεί να μεταστραφεί σε άλλο αερολιμένα για να επωφεληθεί από το φθηνότερο καύσιμο αεριοθουμένων κυρίως ως αποτέλεσμα των περιορισμών στο διαθέσιμο χρόνο προσγείωσης και απογείωσης. Από την πλευρά της προσφοράς, η ικανότητα μιας εταιρείας πετρελαιοειδών να μεταστραφεί από τον εφοδιασμό ενός αερολιμένα στον εφοδιασμό ενός άλλου, εξαρτάται από την πρόσβαση στην υλικοτεχνική υποδομή. Συνεπώς η δυνατότητα υποκατάστασης από την πλευρά της προσφοράς είναι επίσης περιορισμένη.
811. Τα μέρη αποδέχονται ότι η πρόσβαση στην υποδομή εφοδιασμού του αερολιμένα είναι σημαντική. Όμως, αναφέρουν ότι υπάρχει ισχυρός ανταγωνισμός μεταξύ διάφορων προμηθευτών, με πολλούς από τους ίδιους προμηθευτές να εμφανίζονται σε διαφορετικούς αερολιμένες, ή άλλους να έχουν δημιουργήσει κοινές επιχειρήσεις στους τομείς της αποθήκευσης σε αερολιμένες και των δραστηριοτήτων εντός του αεροσκάφους.
812. Καίτοι αυτή η ανάλυση δεν είναι εσφαλμένη, η έρευνα έδειξε, όμως, ότι τουλάχιστον σε ένα ευρωπαϊκό αερολιμένα - Gatwick στο Λονδίνο - η υπάρχουσα υποδομή διανομής μπορεί να περιορίσει σοβαρά την πρόσβαση νέων προμηθευτών στο συγκεκριμένο αερολιμένα, ενώ μπορεί παράλληλα να επηρεάσει ουσιαστικά τους όρους πρόσβασης των υφιστάμενων προμηθευτών, ως αποτέλεσμα της συγκέντρωσης. Στο Gatwick ο εφοδιασμός πραγματοποιείται μέσω δικτύου ειδικών αγωγών, ένας από τους οποίους ανήκει στην Exxon και ο άλλος στην κοινοπραξία μεταξύ Shell, Mobil, BP και Texaco. Υπό την έννοια αυτή, η προσφορά και η ζήτηση καυσίμων αεροπλάνων στο Gatwick δεν μπορεί να ταξινομηθεί από κοινού με την αντίστοιχη άλλου αερολιμένα, που ούτε καν βρίσκεται πλησίον αερολιμένων, όπως το Heathrow ή το London City. Οι αεροπορικές εταιρείες που ξεκινούν από το Gatwick μπορούν συνεπώς να μην επωφεληθούν από απόκλιση τιμών που παρατηρείται σε άλλο αερολιμένα προκειμένου να μεταστραφεί η ζήτησή τους στο συγκεκριμένο αερολιμένα. Οι εταιρείες εφοδιασμού δεν θα μπορούσαν να μεταστραφούν από τον εφοδιασμό του Gatwick στον αντίστοιχο άλλου αερολιμένα, εφόσον αυτό εξαρτάται από την πρόσβαση στην υλικοτεχνική υποδομή. Υπό την έννοια αυτή, οι όροι προσφοράς και ζήτησης για το Gatwick φαίνεται να αποτελούν ένα κλειστό σύστημα, πράγμα που καθιστά ανέφικτη την υποκατάσταση μεταξύ αερολιμένων, εφόσον η προσφορά και η ζήτηση μπορεί να συνδυάζεται μόνο τοπικά. Υπό αυτές τις προϋποθέσεις, συνάγεται ότι ο εφοδιασμός σε καύσιμα αεροσκαφών στον αερολιμένα Gatwick αποτελεί διακεκριμένη γεωγραφική αγορά.
813. Ο αερολιμένας Gatwick αποτελεί σημαντικό μέρος της κοινής αγοράς. Όσον αφορά την εναέρια κυκλοφορία, το Gatwick κατατάσσεται ως πέμπτος αερολιμένας στον ΕΟΧ. Επιπλέον, όσον αφορά την κατανάλωση καυσίμων αεροσκαφών, το Gatwick

αντιπροσωπεύει το 25% της συνολικής κατανάλωσης καυσίμων αεροσκαφών στο HB (το Heathrow που καλύπτει το 55%, και οι υπόλοιποι αερολιμένες του HB το 20% από κοινού) και 6% των συνολικών πωλήσεων των καυσίμων αεροσκαφών στον EOX⁷².

Διαδικασία και υποδομή εφοδιασμού

814. Σύμφωνα με τα μέρη, οι αεροπορικές εταιρείες αποτελούν τους βασικούς πελάτες καυσίμων αεροσκαφών. Αγοράζουν καύσιμα για τα αεροσκάφη, δηλαδή οι προμηθευτές χρειάζονται πρόσβαση σε υλικοτεχνική υποδομή για τη μεταφορά του προϊόντος από το διυλιστήριο ή τον τερματικό σταθμό εισαγωγής στον αερολιμένα και στο αεροσκάφος. Μία τέτοια υποδομή μπορεί να ανήκει σε μεγάλες εταιρείες πετρελαιοειδών ή σε τρίτους, συμπεριλαμβανομένου του κράτους. Οι περισσότεροι αερολιμένες εφοδιάζονται με αγωγό, συνήθως απευθείας από διάφορα διυλιστήρια. Ο σιδηρόδρομος και οι φορτηγίδες μπορούν επίσης να χρησιμοποιηθούν για τη μεταφορά από το διυλιστήριο στον αερολιμένα, καίτοι τέτοιες εναλλακτικές δυνατότητες μπορεί να είναι πιο δαπανηρές. Στον αερολιμένα, τα καύσιμα αεριοποιημένων πρέπει να αποθηκεύονται και να διευθετούνται για ελάχιστο χρονικό διάστημα δύο ημερών. Από τους χώρους αποθήκευσης του αερολιμένα, τα καύσιμα αεριοποιημένων μεταφέρονται στις εξέδρες των αεροσκαφών είτε μέσω συστήματος αγωγών με στόμιο, είτε μέσω ειδικών βυτιοφόρων. Αυτό το τελευταίο στάδιο καλείται και «ενέργεια στο αεροσκάφος». Στους τομείς της αποθήκευσης στον αερολιμένα και των δραστηριοτήτων στο αεροσκάφος, οι προμηθευτές δημιούργησαν κοινές επιχειρήσεις με σκοπό τη μείωση του κόστους και την επίτευξη της αποτελεσματικότητας. Όμως, αυτό μπορεί να μην ισχύει για τη διακίνηση των καυσίμων από τον τερματικό σταθμό του διυλιστηρίου ή του εισαγωγέα στον αερολιμένα, όπου ιδιόκτητα ή πλήρως χρησιμοποιούμενα δίκτυα αγωγών μπορεί να περιορίζουν σοβαρά την πρόσβαση και συνεπώς την επιτυχή είσοδο ή/και επέκταση στην αγορά. Αυτό ισχύει ειδικότερα για τον αερολιμένα του Gatwick.

Εφοδιασμός του αερολιμένα του Gatwick σε καύσιμα αεροσκαφών

815. Ως αποτέλεσμα της συγκέντρωσης, η ενοποιημένη οντότητα θα συμμετέχει κατά [40-50]*% των καυσίμων αεριοποιημένων με τα οποία εφοδιάζεται το Gatwick. Αυτό το μερίδιο αγοράς θα συνδυαστεί με υψηλό ποσοστό κυριότητας των πλεόν προνομιακών από την άποψη του ανταγωνισμού μέσω εφοδιασμού (ιδιόκτητοι αγωγοί όπως ο Αγωγός West London Pipeline, ο Αγωγός Walton Gatwick και το υπάρχον σύστημα Ecxon, που συνδέεται απευθείας με το διυλιστήριό της Fawley στο Gatwick). Σύμφωνα με ανταγωνιστές, όλα τα άλλα μέσα εφοδιασμού είτε περιορίζονται από όρια στην ικανότητα είτε βρίσκονται σε σοβαρή μειονεκτική θέση από την άποψη του ανταγωνισμού. Επιπροσθέτως, η Ecxon θα ελέγχει σημαντικό μέρος της ικανότητας διύλισης των καυσίμων αεριοποιημένων για τη Νοτιοανατολική Αγγλία, εφόσον κατέχει το διυλιστήριο Fawley και θα αποκτήσει κοινό έλεγχο του διυλιστηρίου Coryton, που σήμερα ανήκει στη BP/Mobil. Ας σημειωθεί ότι το μόνο άλλο διαθέσιμο διυλιστήριο στην περιοχή, το Shell Haven, πρέπει να κλείσει στα τέλη του έτους, πράγμα που σημαίνει ότι η ενοποιημένη

72. Στην απόφαση της 6^{ης} Ιουλίου 1994 (Υπόθεση IV/M.460 - Holdercim/Cedest) (EE C 211, 2.8.1994), η Επιτροπή ανέφερε ότι οι αγορές που αντιπροσωπεύουν «λιγότερο από 1% της κοινοτικής κατανάλωσης του προϊόντος» αποτελούν ασήμαντο μέρος της κοινής αγοράς.

οντότητα θα έχει το σύνολο της ικανότητας διύλισης στη Νοτιοανατολική Αγγλία (η Mobil έχει δικαίωμα [...] *% της φόρτωσης καυσίμου αεριοθουμένων από την Coryton για διανομή στην ενδοχώρα – ας σημειωθεί ότι τα καύσιμα αεροσκαφών καθώς και τα καύσιμα πλοίων δεν αποτελούν μέρος της υπάρχουσας κοινής επιχείρησης BP/Mobil). Το συνδυασμένο μέρος του εφοδιασμού σε καύσιμα αεριοθουμένων στο Heathrow και στο City Airport είναι αντιστοίχως [30-40] *% και [40-50] *%. Επιπλέον, τα μέρη δεν θα έχουν υψηλό ποσοστό της σχετικής υποδομής που χρησιμοποιείται για τον εφοδιασμό αυτών των αερολιμένων.

816. Μετά τη συγκέντρωση, η συνδυασμένη οντότητα θα ελέγχει σημαντικό μέρος της συνολικής υλικοτεχνικής υποδομής των αγωγών που εξυπηρετούν το Gatwick και ακόμα σημαντικότερο μέρος των ιδιόκτητων αγωγών (βλ. συνημμένα σχεδιαγράμματα που υπέβαλαν τα μέρη και ανταγωνιστές). Η Exxon κατέχει αγωγό που συνδέει το διυλιστήριο Fawley με το Gatwick. Κανένας τρίτος δεν έχει πρόσβαση σε αυτό τον αγωγό (εκτός από τη British Airways στην οποία έχουν παραχωρηθεί περιορισμένα δικαιώματα χρήσης των εγκαταστάσεων για ίδιο εφοδιασμό). Η μόνη εναλλακτική απευθείας διαδρομή για το Gatwick είναι ο αγωγός UKOP, μέσω των αγωγών Walton και West London. Η διαδρομή αυτή αναφέρεται ως στερούμενη επαρκούς ικανότητας προς το παρόν. Στον ακόλουθο πίνακα φαίνεται η κυριότητα αυτών των αγωγών:

Ιδιόκτητοι αγωγοί στον αερολιμένα του Gatwick

%	Shell	Mobil	TotalFina	Texaco	BP	Chevron
UKOP	[...]*					
West London						
Walton						

817. Τα άλλα εναλλακτικά μέσα πρόσβασης δεν είναι ανταγωνιστικά. Η σιδηροδρομική μεταφορά συνεπάγεται επιπλέον κόστος 5 GBP ανά τόνο. Ο GPSS (ένας κρατικός αγωγός ανοικτής πρόσβασης) δεν έχει άμεση πρόσβαση στο Gatwick, αλλά πρέπει να διέρχεται μέσω του αγωγού Walton ([...] *% Mobil). Αυτή η εναλλακτική δυνατότητα δεν είναι βιώσιμη, κατ' αρχήν διότι κοστίζει επιπλέον 5 GBP ανά τόνο, και δεύτερον διότι η γραμμή GPSS-Walton είναι πλήρης. Μία εναλλακτική πρόσβαση, μέσω της διαδρομής GPSS από τις εκβολές του Βόρειου Τάμεση μέσω Aldermaston, αποκλείεται στην πράξη, καθώς σε ορισμένα βασικά σημεία η ροή είναι προς εσφαλμένη κατεύθυνση όσον αφορά τον εφοδιασμό του Gatwick. Ακόμα και αν υποθέσουμε ότι μπορεί να επιτραπεί η πρόσβαση στον αγωγό Walton, που έχει απευθείας πρόσβαση στο Gatwick, είναι υποχρεωτική η διέλευση μέσω του αγωγού West London ([...] *% Mobil), που θεωρείται περιορισμένης ικανότητας.
818. Δεδομένου ότι το κόστος της εκτίμησης των αερολιμένων μέσω ιδιόκτητων αγωγών ανέρχεται περίπου σε GBP [...] * ανά τόνο, φαίνεται να υπάρχει σημαντικό ανταγωνιστικό μειονέκτημα για προμηθευτές που πρέπει να βασίζονται σε αυτές τις εναλλακτικές διαδρομές. Αποτέλεσμα αυτού, η συνδυασμένη οντότητα θα έχει στην πραγματικότητα ένα υλικοτεχνικό πλεονέκτημα έναντι όλων των άλλων ανταγωνιστών έναντι όλων των άλλων ανταγωνιστών για οιαδήποτε ικανότητα εφοδιασμού. Αυτό το ανταγωνιστικό μειονέκτημα είναι ακόμα σοβαρότερο για δραστηριοποιούμενες στην αγορά επιχειρήσεις που δεν μοιράζονται τους υπάρχοντες αγωγούς. Αυτό μπορεί να λειτουργήσει ως σοβαρός ανασταλτικός παράγοντας στην

είσοδο στην αγορά, δεδομένου ότι το υλικοτεχνικό κόστος καθορίζει το περιθώριο κέρδους και συνεπώς την τιμή που χρεώνεται σε μία αεροπορική εταιρεία (δεδομένου ότι το κόστος του προϊόντος βασίζεται σε μεγάλο βαθμό στον Platt και ότι οι άλλες βασικές δαπάνες είναι το κόστος πρόσβασης και το κόστος στο αεροσκάφος όπου το τελευταίο είναι το ίδιο για όλες τις δραστηριοποιούμενες στην αγορά επιχειρήσεις που κατάφεραν να αποκτήσουν πρόσβαση στον αερολιμένα).

819. Στην απάντησή τους στην κοινοποίηση των αιτιάσεων, τα μέρη υποστηρίζουν ότι εκτός των δύο βασικών διαδρομών των αγωγών για τον εφοδιασμό καυσίμων αεριωθουμένων στον αερολιμένα του Gatwick υπάρχουν τουλάχιστον τρεις εναλλακτικές διαδρομές, συγκεκριμένα διάφορα μέρη των κρατικών αγωγών GPSS. Ωστόσο, ας σημειωθεί ότι όλες αυτές οι εναλλακτικές διαδρομές συνδέονται έμμεσα με το Gatwick μέσω του αγωγού Walton. Στο βαθμό που δεν έχουν εξασφαλίσει άμεση πρόσβαση στον αερολιμένα του Gatwick, δεν μπορούν να θεωρηθούν εναλλακτικές δυνατότητες των δύο βασικών διαδρομών αγωγών.
820. Τα μέρη σημειώνουν επίσης ότι καίτοι οι βασικές διαδρομές αγωγών προς το Gatwick βρίσκονται όλες είτε στην πλήρη ικανότητά τους είτε πλησίον αυτής, η επέκταση των συγκεκριμένων αγωγών καυσίμων αεριωθουμένων είναι εύκολη εφόσον το αποφασίσουν οι ιδιοκτήτες. Ωστόσο, είναι γεγονός ότι ως αποτέλεσμα της συγκέντρωσης η Exxon/Mobil θα ελέγχει μόνο μία διαδρομή αγωγού κατέχοντας παράλληλα σημαντική συμμετοχή στη μόνη εναλλακτική διαδρομή προς το Gatwick. Η ενοποιημένη οντότητα μπορεί συνεπώς να περιορίσει την πρόσβαση σε αυτή την υποδομή, καθώς επίσης και την επέκτασή της. Συνολικά, ο έλεγχος από τη συγχωνευθείσα οντότητα του μεγαλύτερου μέρους της βασικής υποδομής, η πρόσβαση στην οποία είναι απαραίτητη για τον εφοδιασμό του αερολιμένα του Gatwick με καύσιμα αεριωθουμένων, μπορεί να οδηγήσει σε αποκλεισμό των άλλων προμηθευτών καυσίμων αεριωθουμένων στην αγορά εφοδιασμού σε καύσιμα αεριωθουμένων στον αερολιμένα του Gatwick.
821. Όσον αφορά τις πηγές εφοδιασμού συνεπώς, αξίζει να σημειωθεί ότι μετά το κλείσιμο του Shell Haven, τα διυλιστήρια Fawley της Exxon και Coryton της Mobil θα καταστούν ασυγκρίτως οι πλέον ανταγωνιστικές πηγές εφοδιασμού καυσίμων κίνησης στο Gatwick. [...]*. Άλλα διυλιστήρια του HB με πρόσβαση διανομής στην ενδοχώρα της Νοτιοανατολικής Αγγλίας δεν έχουν πρόσβαση στην ικανότητα καυσίμων αεριωθουμένων (το HB ήταν καθαρός εισαγωγέας 1,6 τόνων καυσίμων αεριωθουμένων το 1998). Επιπλέον, εκτός των Fawley και Coryton, η βασική πηγή εφοδιασμού είναι η αγορά φορτίου. Η αγορά φορτίου μπορεί να οδηγήσει σε σημαντικό μειονέκτημα ως προς την τιμή, δεδομένου ότι σήμερα, η διαφορά κόστους CIF/FOB ανέρχεται σε GBP [...] * ανά τόνο. Επιπλέον, δεν υπάρχει σήμερα καμία ανταγωνιστική πρόσβαση στο Gatwick από τους βασικούς τερματικούς σταθμούς εισαγωγής, εφόσον η πρόσβαση θα εξαρτάται από ιδιόκτητους αγωγούς ή/και αγωγούς GPSS ή τη σιδηροδρομική μεταφορά, αν και η τελευταία είναι μη ανταγωνιστική ή ανέφικτη, όπως φαίνεται παραπάνω.
822. Τα μέρη αμφισβητούν το γεγονός ότι θα μπορούσαν να ελέγχουν τις ανταγωνιστικότερες πηγές εφοδιασμού για την εν λόγω αγορά. Εν προκειμένω, επισημαίνουν την παρουσία ορισμένων ανταγωνιστών που εφοδιάζουν τον αερολιμένα του Gatwick από διυλιστήρια που βρίσκονται εκτός της νοτιοανατολικής Αγγλίας. Εν προκειμένω, καίτοι είναι αναμφισβήτητο ότι άλλες επιχειρήσεις εφοδιάζουν με καύσιμα αεριωθουμένων το Gatwick από εγκαταστάσεις παραγωγής

που δεν βρίσκονται πλησίον του αερολιμένα, εξακολουθεί να υπάρχει το γεγονός ότι ως αποτέλεσμα της συγκέντρωσης η ενοποιημένη οντότητα θα είναι σε θέση να εφοδιάζει την αγορά καυσίμων αεριωθουμένων από διυλιστήρια που βρίσκονται σε καταλληλότερη θέση. Με άλλα λόγια, η εγγύτητα των διυλιστηρίων Exxon και Mobil στον αερολιμένα του Gatwick αποτελεί σημαντικό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα.

Δημιουργία δεσπόζουσας θέσης στον εφοδιασμό καυσίμων αεριωθουμένων στον αερολιμένα Gatwick

823. Η Exxon απολαύει σήμερα σημαντικά μερίδια στον εφοδιασμό καυσίμων αεριωθουμένων στο Gatwick. Ως αποτέλεσμα της συγκέντρωσης, η θέση αυτή θα βελτιωθεί περαιτέρω. Η ενοποιημένη οντότητα θα είναι ο προμηθευτής [40-50]*% των καυσίμων αεριωθουμένων στο Gatwick. Τα μέρη συμφωνούν με αυτή την εκτίμηση. Επιπλέον του αγωγού της, η Exxon θα αποκτήσει μερίδια της ικανότητας στη Mobil στους τρεις ιδιόκτητους αγωγούς ([...]*% του UKOP, [...]*% του West London και [...]*% του Walton Gatwick). Επιπλέον, η ενοποιημένη οντότητα θα έχει τη μόνη ανταγωνιστική ικανότητα διύλισης στην περιοχή.
824. Επιπλέον, σύμφωνα με τους ανταγωνιστές, η Exxon έχει μέχρι 1.1 εκατ. τόνους εφεδρική ικανότητα στους αγωγούς της. Θα μπορούσε να χρησιμοποιήσει αυτή την επιπλέον ικανότητα για να καλύψει οιαδήποτε επιπρόσθετη αύξηση της ζήτησης στο Gatwick, που προβλέπεται να διπλασιαστεί την επόμενη δεκαετία. Άλλοι προμηθευτές δεν διαθέτουν εφεδρική ικανότητα διύλισης ή αγωγού για να εκμεταλλευτούν οιαδήποτε περαιτέρω ανάπτυξη της αγοράς.
825. Ένας ανταγωνιστής και ένας σημαντικός πελάτης αεροπορική εταιρεία που δραστηριοποιούνται στους αερολιμένες του HB, συμπεριλαμβανομένου του Gatwick, διαμαρτυρήθηκαν για την υπερ-ανταγωνιστική θέση που θα αποκτήσει η ενοποιημένη οντότητα όσον αφορά τον εφοδιασμό σε καύσιμα αεριωθουμένων στο Gatwick. Με βάση τα στοιχεία που εξηγήθηκαν στις προηγούμενες παραγράφους, η άποψη της Επιτροπής είναι ότι η πράξη θα οδηγήσει στη δημιουργία δεσπόζουσας θέσης στην αγορά για τον εφοδιασμό καυσίμων αεροσκαφών στον αερολιμένα του Gatwick, στο HB.

IV. ΔΕΣΜΕΥΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΚΤΙΜΗΣΗ

826. Στις 3 Σεπτεμβρίου 1999, τα μέρη πρόσφεραν ορισμένες δεσμεύσεις για την εξάλειψη των σχετικών με τον ανταγωνισμό ανησυχιών που ανέφερε η Επιτροπή στην κοινοποίηση των αιτιάσεων της τής 26^{ης} Ιουλίου 1999. Στις 20 Σεπτεμβρίου 1999, τα μέρη υπέβαλαν τροποποιημένες δεσμεύσεις λαμβανομένων υπόψη ορισμένων προσαρμογών που ζήτησε η Επιτροπή ενόψει, ειδικότερα, των αποτελεσμάτων του ελέγχου της αγοράς. Οι δεσμεύσεις συνοψίζονται και εκτιμώνται στα ακόλουθα σημεία, κατά σειρά των σχετικών αγορών για τις οποίες η Επιτροπή διατύπωσε αιτιάσεις όπως προαναφέρθηκε στο σχετικό με την εκτίμηση μέρος της παρούσας απόφασης.
827. Το πλήρες κείμενο των δεσμεύσεων επισυνάπτεται στην παρούσα απόφαση και αποτελεί αναπόσπαστο μέρος αυτής.

A. ΦΥΣΙΚΟ ΑΕΡΙΟ

ΟΛΛΑΝΔΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΔΙΑΝΟΜΗΣ ΜΕΓΑΛΩΝ ΠΟΣΟΤΗΤΩΝ

828. Εντός [...] από την ημερομηνία της απόφασης της Επιτροπής για έγκριση της συγκέντρωσης («ημερομηνία έναρξης ισχύος»), τα μέρη θα επιτύχουν δεσμευτική συμφωνία για την πώληση της Mobil Europe Gas Inc. (“MEGAS”) σε αγοραστή που θα εγκρίνει η Επιτροπή. Η MEGAS θα πωληθεί ως βιώσιμη δυναμική επιχείρηση, για την οποία έχει ήδη συναφθεί χαρτοφυλάκιο εφοδιασμού και πωλήσεων, και όλες οι συναφείς συμφωνίες μεταφοράς και άλλων υπηρεσιών. Τα μέρη θα ορίσουν επίσης ανεξάρτητο και έμπειρο καταπιστευματοδόχο για να επιβλέπει την τρέχουσα διαχείριση της εκκρεμούς ολοκλήρωσης της πώλησης της MEGAS.
829. Η MEGAS είναι η οντότητα της Mobil που πωλεί φυσικό αέριο σε ανταγωνισμό με την Gasunie στην ολλανδική αγορά. Η εταιρεία αυτή θα πωληθεί με το χαρτοφυλάκιο εφοδιασμού που έχει ήδη συναφθεί. Ας σημειωθεί ότι η θυγατρική της Mobil στην Ολλανδία που δραστηριοποιείται στα αρχικά στάδια του σχετικού οικονομικού κύκλου έχει συνάψει συμβάσεις εξάντλησης των αποθεμάτων για όλες τις παραχωρήσεις δικαιωμάτων αποκλειστικής εκμετάλλευσης με τη Gasunie, τη MEGAS και τη γερμανική θυγατρική της Mobil. Τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις της MEGAS βάσει αυτών των συμβάσεων θα συναφθούν με τον αγοραστή έτσι ώστε ο αγοραστής θα έχει πρόσβαση στο ολλανδικό αέριο στο ίδιο ποσοστό με εκείνο που θα είχε η MEGAS εάν παρέμενε στον όμιλο Mobil. Συνεπώς, ο αγοραστής θα βρίσκεται στην ίδια μοναδική θέση όσον αφορά συμβάσεις για την πρόσβαση τρίτων με την Gasunie όπως πριν με τη Mobil (βλ. σημείο 218). Δεδομένου ότι αγοραστής πρέπει να είναι ένας βιώσιμος υφιστάμενος ή δυνητικός ανταγωνιστής που θα είναι σε θέση να διατηρεί και να αναπτύσσει τη MEGAS ως μία ενεργή ανταγωνιστική δύναμη, η Επιτροπή θα λάβει υπόψη τη δυνατότητα για τον αγοραστή να έχει πρόσβαση σε φυσικό αέριο από άλλες πηγές εκτός των Κάτω Χωρών και να φέρει το εν λόγω φυσικό αέριο στην ολλανδική αγορά. Εάν αυτοί οι όροι (που πρέπει να ελεγχθούν από την Επιτροπή) πληρούνται, το καθεστώς προ της πράξης θα επανακαθοριστεί έτσι ώστε η πράξη, υπό τον όρο της εκπλήρωσης της δέσμευσης, δεν θα οδηγήσει στην ενίσχυση της δεσποζουσας θέσης της Gasunie στην ολλανδική αγορά διανομής μεγάλων ποσοτήτων.

ΓΕΡΜΑΝΙΚΗ(ΕΣ) ΑΓΟΡΑ(ΕΣ) ΔΙΑΝΟΜΗΣ ΜΕΓΑΛΩΝ ΠΟΣΟΤΗΤΩΝ ΣΕ ΜΕΓΑΛΕΣ ΑΠΟΣΤΑΣΕΙΣ

Εκχώρηση της κατά 25% συμμετοχής της Exxon στη Thyssengas

830. Εντός [...] από την ημερομηνία έναρξης ισχύος, τα μέρη θα συνάψουν δεσμευτική συμφωνία για την πώληση της κατά 25% κεφαλαιουχικής συμμετοχής της Exxon στην Thyssengas GmbH σε τρίτο εγκεκριμένο από την Επιτροπή. Εντός 10 ημερών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος, τα μέρη θα ορίσουν ανεξάρτητο και έμπειρο καταπιστευματοδόχο που θα εκπροσωπεί τη συμμετοχή της Exxon και θα ασκεί τα κατά 25% δικαιώματα ψήφου της Exxon στη Thyssengas.
831. Η Επιτροπή θεωρεί ότι, συνολικά, η εκχώρηση της κεφαλαιουχικής συμμετοχής της Exxon στην Thyssengas αντισταθμίζει την ενίσχυση των δεσποζουσών θέσεων που άλλως θα συνέβαινε ως συνέπεια της συγκέντρωσης. Η ενίσχυση αυτή σχετίζεται με

τη δραστηριότητα της Mobil στην αγορά διανομής σε μεγάλες αποστάσεις με τρέχον μερίδιο αγοράς γύρω στο 1,5% και κεφαλαιουχική συμμετοχή της Mobil στη Ruhrgas της τάξης του 7,4%. Ας σημειωθεί εν προκειμένω ότι η Thyssengas έχει μερίδιο αγοράς γύρω στο 7,3% της αγοράς διανομής σε μεγάλες αποστάσεις και είναι μέλος του ορισθέντος γερμανικού ολιγοπωλίου.

832. Εφόσον τα μέρη δεν συμμετέχουν πλέον στην Thyssengas, η Επιτροπή εκτιμά ότι η εταιρεία αυτή έχει περισσότερα κίνητρα να αμφισβητεί τα άλλα μέλη του ολιγοπωλίου και, με αυτό τον τρόπο, «αντικαθιστά» το δυναμικό της Mobil. Το στοιχείο αυτό αμφισβητήθηκε από τρίτο, που υποστήριξε ότι η αποχώρηση της Exxon από την Thyssengas δεν απομακρύνει την Thyssengas από την ομάδα του ολιγοπωλίου και τη μετατρέπει σε ανταγωνιστή, αντισταθμίζοντας την απομάκρυνση της Mobil. Ο συγκεκριμένος τρίτος εξήγησε ότι αυτό οφείλεται στους εναπομείναντες κεφαλαιουχικούς δεσμούς μεταξύ της Thyssengas και των άλλων μελών του ολιγοπωλίου μέσω της RWE-DEA (50% συμμετοχή στην Thyssengas) και της Shell (25% συμμετοχή στην Thyssengas).
833. Για τους ακόλουθους λόγους, η Επιτροπή είναι ικανοποιημένη από το γεγονός ότι η προτεινόμενη αποχώρηση από την Thyssengas θα αποκαταστήσει τον ανταγωνισμό στο επίπεδο πριν τη συγκέντρωση. Προπάντων, η Mobil συνδέθηκε επίσης με τη Ruhrgas και λειτουργούσε στενά από κοινού με τη BEB για τη γερμανική παραγωγή της. Δεύτερον, η συμμετοχή στη RWE-DEA και η επιρροή στην Thyssengas είναι σαφώς σημαντικότερες από τη συμμετοχή κατά 3,5% στη Ruhrgas (όπου είναι μέλος του ομίλου Bergemann) και την υποχρέωσή της να διαθέτει το 60% της γερμανικής παραγωγής της φυσικού αερίου στη Ruhrgas (αυτός ο όγκος εφοδιασμού αντιστοιχεί σε λιγότερο από 1% της γερμανικής κατανάλωσης φυσικού αερίου). Η RWE-DEA έχει συνεπώς όλα τα κίνητρα να αναπτύξει και να ενισχύσει την Thyssengas. Όσον αφορά τη Shell, σημειώνεται ότι ως συνέπεια της συγκέντρωσης της Exxon με τη Mobil και της αποχώρησης της Exxon από την Thyssengas, τα συμφέροντα μεταξύ Exxon και Shell, για πρώτη φορά εδώ και 30 χρόνια, δεν θα είναι πλέον παράλληλα στις γερμανικές αγορές φυσικού αερίου. Είναι δύσκολο να εκτιμηθεί ο αντίκτυπος στην ανταγωνιστική συμπεριφορά των διάφορων επιχειρήσεων (ανταγωνιστική αλληλεπίδραση μεταξύ BEB-Thyssengas, BEB-Ruhrgas, Thyssengas-Ruhrgas κ.ο.κ.), αλλά συνάγεται το συμπέρασμα ότι αυτό επαναφέρει ένα στοιχείο αστάθειας στην πράξη του ολιγοπωλίου.
834. Όσον αφορά την εκτίμηση της καταλληλότητας της κεφαλαιουχικής συμμετοχής της Exxon στην Thyssengas, η Επιτροπή θα λάβει δεόντως υπόψη τα κίνητρα για την ανταγωνιστική συμπεριφορά της Thyssengas που αποδίδεται στην ταυτότητα του αγοραστή.

Δικαιώματα ψήφου στην Erdgas Münster

835. Τα μέρη θα καταβάλλουν τις βέλτιστες εύλογες προσπάθειες για την επίτευξη της συμφωνίας των άλλων μετόχων της EGM όσον αφορά την ανακατανομή ορισμένου ποσοστού των δικαιωμάτων ψήφου που κατέχει σήμερα η Mobil με τους εν λόγω μετόχους (κατ' αναλογία με τα σημερινά δικαιώματα ψήφου) έτσι ώστε η BEB και η Mobil (ή η Exxon Mobil) από κοινού θα κατέχουν λιγότερο από 50% των δικαιωμάτων ψήφου στην EGM. Η δέσμευση περιλαμβάνει ανακατανομή για αμφότερες τις νομικές οντότητες στο εσωτερικό της EGM.

836. Ως μέρος του ελέγχου των προτεινόμενων δεσμεύσεων από την άποψη της αγοράς, οι άλλοι μέτοχοι της EGM ανέφεραν στην Επιτροπή ότι δεν αντιτίθενται στην ανακατανομή σύμφωνα με τις λεπτομέρειες της δέσμευσης. Σε αυτή τη βάση και λαμβανομένου υπόψη του γεγονότος ότι η συμφωνία με τους μετόχους θα υπόκειται στην έγκριση της Επιτροπής, η Επιτροπή είναι πεπεισμένη ότι τα μέρη θα αποκτήσουν τον έλεγχο των δομών εταιρικής διοίκησης της EGM.
837. Συνεπώς τα κίνητρα ανταγωνισμού της EGM θα επανέλθουν στο προ της συγκέντρωσης επίπεδό τους. Η Επιτροπή εκτιμά ότι η EGM εξακολουθεί να έχει τη δυνατότητα να εξελιχθεί σε δυνητικό ανταγωνιστή στην αγορά διανομής μεγάλων ποσοτήτων σε μεγάλες αποστάσεις σε ένα μελλοντικό ελευθερωμένο περιβάλλον.

ΥΠΟΓΕΙΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗΣ ΠΟΥ ΕΞΥΠΗΡΕΤΟΥΝ ΤΟ ΝΟΤΙΟ ΤΜΗΜΑ ΤΗΣ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ

838. Για περίοδο δέκα ετών μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος [...]*, τα μέρη προσφέρονται να συνάψουν δεσμευτική συμφωνία με τρίτους για την πώληση όλων των δικαιωμάτων της Mobil σε έναν ή περισσότερους από τους εξαντλημένους ταμιευτήρες φυσικού αερίου που είναι κατάλληλοι για μετατροπή σε εγκαταστάσεις αποθήκευσης που θα εξυπηρετούν το νότιο τμήμα της Γερμανίας έως ότου πωληθεί κατ' εκτίμηση συνδυασμένος λειτουργικός όγκος φυσικού αερίου, μετά τη μετατροπή, της τάξης των 600 MCM.
839. Εάν τα μέρη και ένας δυνητικός αγοραστής δεν καταφέρουν να συμφωνήσουν για μία λογική τιμή της αγοράς εντός έξι μηνών μετά τη γραπτή εκδήλωση ενδιαφέροντος για συγκεκριμένο ταμιευτήρα εκ μέρους του αγοραστή, τα μέρη, κατόπιν αιτήματος του δυνητικού αγοραστή, θα ζητήσουν λογική αποτίμηση της αγοράς από τρεις ανεξάρτητους εμπειρογνώμονες εγκεκριμένους από την Επιτροπή. Τα μέρη συμφωνούν ότι θα δεσμευτούν από την εκτίμηση της αξίας εκ μέρους των συγκεκριμένων εμπειρογνομώνων.
840. Η δέσμευση πώλησης ενός ή περισσότερων εξαντλημένων ταμιευτήρων με συνολικό κατ' εκτίμηση λειτουργικό όγκο φυσικού αερίου 600 MCM αντιπροσωπεύει τη δυνατότητα αύξησης του σημερινού σχετικού όγκου αποθήκευσης κατά [...]*% περίπου. Είναι επίσης σαφές από την έρευνα αγοράς ότι ένας τέτοιος όγκος θα επαρκούσε για τον ανταγωνισμό με τη Ruhrgas στη σχετική αγορά. Κανένας από όσους απάντησαν στον έλεγχο αγοράς εκ μέρους της Επιτροπής δεν διατύπωσε αιτιάσεις για τις προτεινόμενες λύσεις ως τρόπο εξάλειψης των σχετικών με τον ανταγωνισμό ανησυχιών. Συνεπώς, η Επιτροπή θεωρεί ότι η δέσμευση εξασφαλίζει ότι οι φραγμοί εισόδου δυνητικών ανταγωνιστών δεν θα αυξηθούν ως συνέπεια της συγκέντρωσης. Συνεπώς συνάγεται το συμπέρασμα ότι, υπό τις περιστάσεις αυτές, η δεσπόζουσα θέση της Ruhrgas στην αγορά δεν θα ενισχυθεί.

B. ΒΑΣΙΚΑ ΕΛΑΙΑ

841. Εντός [...] από την ημερομηνία έναρξης ισχύος, τα μέρη δεσμεύτηκαν να εκχωρήσουν τον έλεγχο (υπό την έννοια του κανονισμού περί συγκεντρώσεων) μιας ή περισσότερων επιχειρήσεων βασικών ελαίων που περιλαμβάνουν από κοινού περίπου ικανότητα παραγωγής [...] βαρελιών ημερησίως βασικού ελαίου στη BP Amoco ή/και έναν ή περισσότερους τρίτους που θα εγκριθούν από την Επιτροπή, με έναν από τους ακόλουθους τρόπους ή συνδυασμό αυτών:

(α) μεταβίβαση (ή επιστροφή) κυριότητας [...] ή ισοδύναμης ικανότητας· ή

(β) μακροπρόθεσμη συμφωνία μίσθωσης ή παρεμφερής ρύθμιση [...], ανανεώσιμη κατ' επιλογή του μισθωτή, σύμφωνα με την οποία η λειτουργική και στρατηγική διαχείριση της συγκεκριμένης ικανότητας βασικού ελαίου μεταβιβάζεται, έτσι ώστε ο εκδοχέας να μπορεί να αποφασίζει μονομερώς, χωρίς να ενημερώνει τα μέρη, σχετικά με όλα τα λειτουργικά και στρατηγικά θέματα. Μία τέτοια ρύθμιση υπόκειται σε έγκριση της Επιτροπής και η συμφωνία μίσθωσης θα προβλέπει ότι ο εκμισθωτής δεν θα έχει καμία πρόσβαση σε ευαίσθητες, από ανταγωνιστική άποψη, πληροφορίες του μισθωτή. Όπου απαιτούνται τέτοιες πληροφορίες κατά την άσκηση των συνήθων δικαιωμάτων του εκμισθωτή, οι πληροφορίες αυτές θα προσκομίζονται σε ανεξάρτητο εκπρόσωπο που θα υπόκειται σε υποχρέωση τήρησης του απορρήτου εξαιρουμένου περιορισμένου αριθμού στοιχείων (όπως ευκαιριακές απορρίψεις που απαιτούν δράση εκ μέρους του εκμισθωτή), που θα καθορίζονται στη συμφωνία μίσθωσης.

842. Εκτός από τις εγκαταστάσεις παραγωγής βασικού ελαίου, οι επιχειρήσεις βασικού ελαίου θα περιλαμβάνουν όλο το αναγκαίο προσωπικό, τις συμβάσεις εφοδιασμού, τους καταλόγους πελατών και τις συμβάσεις που σχετίζονται αποκλειστικά με τις εκχωρηθείσες εγκαταστάσεις, την πρόσβαση στην τεχνολογία και την παροχή τεχνικής στήριξης για τη λειτουργία της επιχειρηματικής δραστηριότητας στον τομέα του βασικού ελαίου.

843. Στη διάρκεια της μεταβατικής περιόδου, η διαχείριση του σκέλους για τα λιπαντικά της κοινής επιχείρησης BP/Mobil (που περιλαμβάνει τις δραστηριότητες βασικών ελαίων) θα πραγματοποιείται εξ ολοκλήρου ανεξάρτητα από τον υπόλοιπο όμιλο της Exxon - Mobil χωρίς να διαβιβάζονται πληροφορίες και να γνωστοποιούνται σε πρόσωπα εκτός της κοινής επιχείρησης. Ορισμένα μεταβατικά μέτρα όσον αφορά την κοινή επιχείρηση BP/Mobil που θα εξηγηθούν στο τμήμα Γ παρακάτω σχετίζονται επίσης σαφώς με τη λύση του προβλήματος των βασικών ελαίων. Εάν η δραστηριότητα βασικών ελαίων δεν εξαγοραστεί από τη BP Amoco, τα μέρη αναλαμβάνουν να τη διατηρήσουν ξεχωριστή από τις δραστηριότητές τους ορίζοντας ένα ξεχωριστό καταπιστευματοδόχο.

844. Οι επιχειρήσεις εξασφαλίζουν επίσης ότι τα μέρη θα συνδράμουν τον αγοραστή προκειμένου να του επιτρέψουν να αποκτήσει τις απαραίτητες πιστοποιήσεις ποιότητας. Επιπροσθέτως, τα μέρη δεσμεύτηκαν να μεταφέρουν τις συμβάσεις εφοδιασμού που σχετίζονται αποκλειστικά με τις εκχωρηθείσες επιχειρηματικές δραστηριότητες στον αγοραστή. Οι συμβάσεις υπερβαίνουν το [...] % των πωλήσεων. Τέλος, η Mobil θα συνεχίσει (κατόπιν επιλογής του αγοραστή) να

διαθέτει ό,τι χρησιμοποιεί σήμερα από τα εκχωρηθέντα διυλιστήρια για περίοδο [...]*. Αυτό αντιπροσωπεύει περίπου [...]">% της παραγωγής αυτών των διυλιστηρίων.

845. Ο προκύπτων περιορισμός της αλληλεπικάλυψης από τη συγκέντρωση εξαρτάται από το αποτέλεσμα των τρεχουσών διαπραγματεύσεων μεταξύ BP Amoco και Mobil σχετικά με τη διάλυση του σκέλους των λιπαντικών της κοινής επιχείρησής τους. Όμως, οι δεσμεύσεις εξασφαλίζουν ότι, ανεξαρτήτως του αποτελέσματος των διαπραγματεύσεων σχετικά με τη διάλυση του σκέλους για τα λιπαντικά της κοινής επιχείρησης BP/Mobil, το μερίδιο της Exxon Mobil στην εμπορική αγορά δεν θα υπερβεί το [λιγότερο από 40]*%. Στη βάση αυτή, η τροποποιημένη πράξη δεν θα οδηγήσει στη δημιουργία δεσπόζουσας θέσης που θα κατέχει η Exxon-Mobil στην αγορά βασικών ελαίων.
846. Όταν, αντί της πώλησης των εγκαταστάσεων παραγωγής, ο έλεγχος πρέπει να αλλάξει μέσω μακροπρόθεσμης ρύθμισης μίσθωσης, η Επιτροπή πρέπει επίσης να εγκρίνει μία τέτοια συμφωνία. Εν προκειμένω, η Επιτροπή εκτιμά ότι το περίγραμμα μιας τέτοιας συμφωνίας που περιγράφεται στις δεσμεύσεις αποτελεί επαρκή βάση εκκίνησης για την Επιτροπή προκειμένου να εκτιμήσει κατά πόσον η συμφωνία θα οδηγούσε σε αλλαγή του ελέγχου και θα επέτρεπε στο μισθωτή να λειτουργεί την επιχείρηση ως ενεργή ανταγωνιστική δύναμη.
847. Τρίτοι εξήγησαν ότι μία ρύθμιση μίσθωσης θα ήταν εφαρμόσιμη κατ' αρχήν εάν η διάρκεια της μίσθωσης ήταν επαρκούς διάρκειας. Εξήγησαν επίσης ότι οιοσδήποτε αγοραστής των εκχωρηθεισών δραστηριοτήτων πρέπει να δραστηριοποιείται στον τομέα της μίξης λιπαντικών προκειμένου να είναι βιώσιμος ανταγωνιστής. Η Επιτροπή θεωρεί ότι χρονική περίοδος 15 ετών ανανεώσιμη κατ' επιλογή του αγοραστή εξασφαλίζει επαρκή διάρκεια για τον αγοραστή ώστε να λειτουργήσει την επιχείρηση ως μία μακροπρόθεσμη υποχρέωση. Ως προς τη σημασία της ανάληψης δραστηριότητας στον τομέα των λιπαντικών για τον αγοραστή, η Επιτροπή θα ελέγχει την καταλληλότητα του αγοραστή ή μισθωτή κατά τη χρονική περίοδο που τα μέρη θα υποβάλλουν πρόταση στην Επιτροπή και θα ληφθεί υπόψη η ενσωμάτωση της δραστηριότητας στον τομέα των βασικών ελαίων στις άλλες δραστηριότητές του.

Γ. ΔΙΑΝΟΜΗ ΜΙΚΡΩΝ ΠΟΣΟΤΗΤΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΚΙΝΗΣΗΣ

848. Ως απάντηση στο συμπέρασμα της Επιτροπής ότι η συγκέντρωση θα δημιουργήσει ή θα ενισχύσει την ολιγοπωλιακή κυριαρχία στην Αυστρία, στους γαλλικούς αυτοκινητοδρόμους με διόδια, στη Γερμανία, στο Λουξεμβούργο, στις Κάτω Χώρες και το ΗΒ, τα μέρη ανέλαβαν την υποχρέωση να εκποιήσουν το μερίδιο της Mobil στην Aral και να τερματίσουν τη συμμετοχή της Mobil στο τμήμα καυσίμων της κοινής επιχείρησης BP/Mobil.

ARAL

849. Τα δικαιώματα της Mobil στην Aral ανήκουν στη Mobil Marketing und Raffinerie GmbH (“MMRG”), μία εξ ολοκλήρου ελεγχόμενη εταιρεία της Mobil. [...]*
850. Τα μέρη δεσμεύονται να αποχωρήσουν πλήρως από την Aral εντός [...] από την ημερομηνία έναρξης ισχύος. [...]*
851. [...]*
852. Η υποχρέωση αυτή καταργεί πλήρως τα κίνητρα της Exxon ή BP/Mobil και της Aral να συντονίζουν την ανταγωνιστική συμπεριφορά τους και συνεπώς εξαλείφει τις αιτιάσεις που διατύπωσε η Επιτροπή

ΚΟΙΝΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ BP/MOBIL

853. Τα μέρη αναλαμβάνουν την υποχρέωση να αποσυρθούν πλήρως, εντός [...] από την ημερομηνία έναρξης ισχύος, από τις δραστηριότητες της κοινής επιχείρησης στον τομέα των καυσίμων. Αυτό θα επιτευχθεί με μία από τις δύο ακόλουθες εναλλακτικές λύσεις: (i) πώληση της συμμετοχής της Mobil στην κοινή επιχείρηση στη BP Amoco (ή, εάν η Amoco δεν επιθυμεί να εξαγοράσει αυτό το μερίδιο και αποδέχεται ένα τρίτο, σε ένα κατάλληλο τρίτο), ή (ii) διάλυση της κοινής επιχείρησης BP/Mobil, με βασικά το σύνολο του ενεργητικού στον τομέα των καυσίμων που θα εξαγοραστεί από τη BP Amoco ή κατάλληλο τρίτο.
854. Στη διάρκεια της ενδιάμεσης περιόδου, τα μέρη ανέλαβαν την υποχρέωση (i) να ορίσουν ανεξάρτητους εκπροσώπους στην επιτροπή της κοινής επιχείρησης, που θα ψηφίζουν προς το βέλτιστο συμφέρον της κοινής επιχείρησης και δεν θα ανταλλάσσουν καμία πληροφορία σχετικά με καύσιμα, βασικά έλαια ή λιπαντικά με τη Mobil ή την Exxon Mobil· και (ii) να καταργήσουν την πρόσβαση του προσωπικού του τομέα των λιπαντικών της κοινής επιχείρησης (που λειτουργεί η Mobil) σε πληροφορίες σχετικά με τη δραστηριότητα στον τομέα των καυσίμων.
855. Η Επιτροπή θεωρεί ότι αυτό προσφέρει τη βέλτιστη δυνατή προστασία στη διάρκεια της ενδιάμεσης περιόδου. Η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι η εφαρμογή αυτών των μεταβατικών μέτρων εξαρτάται σε κάποιο βαθμό από τον άλλο εταίρο της κοινής επιχείρησης, τη BP Amoco. Όμως, ως επιχείρηση που δραστηριοποιείται στον τομέα των καυσίμων, η BP Amoco θα έχει κίνητρο να διασφαλίσει ότι καμία πληροφορία δεν θα διαβιβάζεται στην Exxon Mobil. Παρ’ όλα αυτά, η BP Amoco εξέφρασε τις αντιρρήσεις της για το διορισμό ανεξάρτητων εκπροσώπων στην κοινή επιτροπή, υποστηρίζοντας ότι αυτό ισοδυναμεί με εκχώρηση δικαιωμάτων της Mobil που απαγορεύεται από τη σύμβαση. Φαίνεται, όμως, ότι επειδή τα μέρη δεσμεύονται

έναντι της Επιτροπής για το διορισμό κάποιων ανεξάρτητων εκπροσώπων, που θα εγκρίνει η Επιτροπή, δεν εμποδίζονται να υποδείξουν αυτούς τους εκπροσώπους ως εκπροσώπους της Mobil βάσει της συμφωνίας για την κοινή επιχείρηση. Δεν είναι επίσης βέβαιο ότι η BP Amoco και η Mobil θα βρουν τρόπους να συμφωνήσουν σχετικά με το πως θα απομονωθούν τα συστήματα πληροφόρησης για τη δραστηριότητα στον τομέα των καυσίμων από τη δραστηριότητα στον τομέα των λιπαντικών. Όμως, τα μέρη έχουν δεσμευτεί μονομερώς να διακόψουν τέτοιους είδους σχέσεις σε περίπτωση μη επίτευξης, εντός βραχείας χρονικής περιόδου, συμφωνίας με τη BP Amoco. Τα μέρη δεσμεύτηκαν επίσης να ορίσουν ανεξάρτητο παρατηρητή, του οποίου το έργο θα είναι να παρακολουθεί τη συμμόρφωσή τους με τις προσφερόμενες λύσεις.

856. Η BP Amoco υποστηρίζει ότι η αποχώρηση της Mobil από την κοινή επιχείρηση BP/Mobil δεν πρέπει να υπερβαίνει τη χρονική διάρκεια [...]*. Αυτό βασίζεται σε δύο λόγους. Κατ' αρχήν, η Mobil δεν πρέπει να αναζητά έναν αγοραστή εφόσον μόνο η BP Amoco θα μπορούσε να εξαγοράσει τη συμμετοχή της στην κοινή επιχείρηση BP / Mobil. Δεύτερον, η ενδιάμεση περίοδος μπορεί να αποδειχθεί επιζήμια για τον ανταγωνισμό λόγω της πιθανότητας να επωφεληθεί η Exxon Mobil από πληροφορίες σχετικές με δραστηριότητες διανομής μικρών ποσοτήτων καυσίμων της BP/Mobil.
857. Ωστόσο, η Επιτροπή θεωρεί ότι η διάρκεια της ενδιάμεσης περιόδου είναι εύλογη. Για τον καθορισμό της ορθής χρονικής περιόδου, η Επιτροπή έπρεπε να σταθμίσει αφενός την ανάγκη για ταχεία αντιμετώπιση των σχετικών με τον ανταγωνισμό ανησυχιών της από κοινού με την πιθανή ζημία που θα μπορούσε επιφέρει η συνεχής παρουσία της Mobil στην κοινή επιχείρηση σε έναν από τους βασικούς ανταγωνιστές της Exxon, έναντι, αφετέρου, της ανάγκης των μερών να λάβουν δεόντως υπόψη την ύπαρξη ενός μοναδικού αγοραστή. Πράγματι, η BP Amoco θα μπορούσε να τείνει προς την υπαγόρευση των όρων της πώλησης εφόσον η ενδιάμεση περίοδος είναι τόσο βραχεία. Η συγκεκριμένη ενδιάμεση περίοδος δεν πρέπει να χρησιμοποιηθεί από τα μέρη για να παρατείνει αδικαιολογήτως τη συμμετοχή της Mobil στην κοινή επιχείρηση. Και αυτό διότι οι δεσμεύσεις προβλέπουν (i) υποχρέωση της Mobil να αποδεχτεί λύση εμπειρογνομόνων για οιαδήποτε ζητήματα που συνδέονται με την αποτίμηση της συμμετοχής της Mobil εφόσον το επιθυμεί η BP Amoco· και (ii) υποχρέωση των μερών να διαπραγματευτούν με καλή πίστη με τη BP Amoco. Οι εκθέσεις του ανεξάρτητου παρατηρητή θα ενημερώνουν την Επιτροπή για όλα αυτά τα ζητήματα, επιτρέποντας τοιούτοτρόπως στην Επιτροπή να καθορίσει, υπό ορισμένες περιστάσεις, βραχύτερο χρονικό όριο για την εκχώρηση του μεριδίου της Mobil ή τη διάλυση της κοινής επιχείρησης.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

858. Οι δεσμεύσεις που αφορούν τα καύσιμα εξαλείφουν το σύνολο των αλληλεπικαλύψεων μεταξύ της δραστηριότητας της Exxon και της Mobil στον τομέα των καυσίμων σε όλες τις αγορές για τις οποίες η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι θα μπορούσε να δημιουργηθεί ή να ενισχυθεί μία ολιγοπωλιακή κυριαρχία σε ολόκληρο τον τομέα καυσίμων στην Ευρώπη. Συνεπώς, τέτοιες δεσπόζουσες θέσεις δεν θα δημιουργηθούν ούτε θα ενισχυθούν.

Δ. ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ

859. Εντός[...] από την ημερομηνία έναρξης ισχύος, τα μέρη θα εκχωρήσουν την παγκοσμίου κλίμακας δραστηριότητα της Exxon με εμπορικές αεροπορικές εταιρείες στον τομέα των λιπαντικών αεροσκαφών, σε αγοραστή εγκεκριμένο από την Επιτροπή. Η επιχειρηματική δραστηριότητα περιλαμβάνει την E&A προϊόντος, την εμπορία και τις πωλήσεις, τις εγκαταστάσεις μίξης και συσκευασίας, τη διαχείριση της ποιότητας προϊόντος και την τεχνική στήριξη και τη συναφή εμπορία και πωλήσεις, τη διαχείριση της ποιότητας του προϊόντος και το αρμόδιο για την τεχνική στήριξη προσωπικό. Ένας καταπιστευματοδόχος θα εξασφαλίσει ότι, στη διάρκεια της ενδιάμεσης περιόδου, οι δραστηριότητες της Exxon και της Mobil θα παραμείνουν ξεχωριστές.
860. Ο έλεγχος αγοράς που πραγματοποίησε η Επιτροπή επιβεβαίωσε ότι η εκχώρηση της δραστηριότητας της Exxon στον τομέα των λιπαντικών αεροσκαφών θα ήταν προτιμητέα από την αντίστοιχη της δραστηριότητας στον τομέα των λιπαντικών αεροσκαφών της Mobil (όπως είχαν αρχικά προτείνει τα μέρη). Πράγματι, οι δραστηριότητες της Mobil εντάσσονται στον όμιλο Mobil. Η Mobil παράγει εστερική βασική πρώτη ύλη και επίσης πέντε πρόσθετα. Δεν φάνηκε εφικτή η προσφορά εγκατάστασης μίξης της Mobil ως μέρος ενός ευρύτερου συγκροτήματος. Συνεπώς αυτοί που απάντησαν στον έλεγχο αγοράς της Επιτροπής ανέφεραν τις αμφιβολίες τους ως προς την ικανότητα ενός αγοραστή της δραστηριότητας στον τομέα των λιπαντικών αεροσκαφών της Mobil να λειτουργεί ως βιώσιμη ανταγωνιστική δύναμη ικανή να περιορίσει τις ενέργειες της Exxon Mobil. Όταν ενημερώθηκαν σχετικά με τις αμφιβολίες της Επιτροπής ως προς την καταλληλότητα της εκχώρησης της δραστηριότητας στον τομέα των λιπαντικών αεροσκαφών της Mobil, τα μέρη προσφέρθηκαν να απαλλαγούν από την επιχειρηματική δραστηριότητα της Exxon. Αντίθετα προς τη δραστηριότητα της Mobil στον τομέα των λιπαντικών αεροσκαφών, η δραστηριότητα της Exxon στον τομέα των λιπαντικών αεροσκαφών δεν συνυφάινεται στενά με άλλες δραστηριότητες της Exxon (εφοδιασμός σε πρώτες ύλες σε μεγάλο βαθμό από τρίτους· ξεχωριστή εγκατάσταση μίξης).
861. Σε αυτή τη βάση, η Επιτροπή εκτιμά ότι δεν θα δημιουργηθεί δεσπίζουσα θέση στη συγκεκριμένη αγορά και ότι οι σχετικές με τον ανταγωνισμό ανησυχίες που εκφράζονται στην κοινοποίηση των αιτιάσεων έχουν εξαλειφθεί.

Ε. ΚΑΥΣΙΜΑ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ

862. Τα μέρη ανέλαβαν την υποχρέωση να πωλούν, εντός [...] από την ημερομηνία έναρξης ισχύος, ικανότητα αγωγού καυσίμων αεροσκαφών από το διυλιστήριο Coryton στον αερολιμένα του Gatwick ισοδύναμη με τους όγκους πωλήσεων της Mobil στο Gatwick το 1998. Η συγκεκριμένη ανάληψη υποχρέωσης καταργεί τον έλεγχο των σημείων συμφόρησης που θα κέρδιζαν τα μέρη μέσω της συγκέντρωσής τους όσον αφορά τον εφοδιασμό σε καύσιμα αεριωθουμένων στον αερολιμένα του Gatwick. Συνεπώς, δεν θα δημιουργηθεί δεσπόζουσα θέση στην αγορά εφοδιασμού καυσίμων αεροσκαφών στον αερολιμένα του Gatwick.

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ :

Άρθρο 1

Υπό τον όρο της πλήρους τήρησης των δεσμεύσεων που συνοψίζονται στις παραγράφους 826 έως 862, και περιγράφονται λεπτομερώς στο παράρτημα, η συγκέντρωση που κοινοποιήθηκε στις 3 Μαΐου 1999 και συνίσταται στη συγχώνευση μεταξύ της Exxon Corporation και της Mobil Corporation κηρύσσεται συμβιβασίμη με την κοινή αγορά και τη λειτουργία της συμφωνίας για τον ΕΟΧ.

Άρθρο 2

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στις ακόλουθες επιχειρήσεις:

1. Exxon Corporation
5959 Las Calinas Boulevard
Irving
USA – Texas
2. Mobil Corporation
3225 Gallows Road
Fairfax
USA - Virginia

Βρυξέλλες,

Για την Επιτροπή,

I. ΤΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ Η ΠΡΑΞΗ	3
II. Η ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ	3
III. ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΟΥ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ.....	4
A. ΚΟΙΤΑΣΜΑΤΙΚΗ ΕΡΕΥΝΑ, ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΠΑΡΑΓΩΓΗ	5
ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΑΓΟΡΕΣ ΠΡΟΪΟΝΤΟΣ.....	6
ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΓΟΡΕΣ	7
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΟΥΜΕΝΕΣ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ.....	7
Η ΘΕΣΗ ΤΩΝ ΜΕΡΩΝ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ	8
Κοιτασματοική έρευνα.....	8
Παραγωγή και πωλήσεις.....	8
ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗΣ ΣΤΟΝ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟ.....	9
B. ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ ΥΓΡΟΠΟΙΗΣΗΣ ΦΥΣΙΚΟΥ ΑΕΡΙΟΥ.....	12
Γ. ΦΥΣΙΚΟ ΑΕΡΙΟ	14
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	14
Περιγραφή της «στήλης φυσικού αερίου»	14
Συμβατικό πλαίσιο.....	16
Συνοπτική επισκόπηση της στήλης φυσικού αερίου στις Κάτω Χώρες και τη Γερμανία	17
ΑΓΟΡΕΣ ΔΙΑΝΟΜΗΣ ΜΕΓΑΛΩΝ ΠΟΣΟΤΗΤΩΝ	18
Σχετική αγορά προϊόντος.....	18
Φυσικό αέριο χαμηλής θερμοκρατικής ικανότητας και φυσικό αέριο υψηλής θερμοκρατικής ικανότητας	27
Σχετική γεωγραφική αγορά.....	32
Θέση των συμμετεχόντων στην αγορά	34
Εκτίμηση του ανταγωνισμού.....	41
(β) Αγορά (εξ) διανομής μεγάλων ποσοτήτων φυσικού αερίου σε μεγάλες αποστάσεις στη Γερμανία	45
ΥΠΟΓΕΙΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗΣ	51
Σχετική αγορά προϊόντος.....	51
Σχετική γεωγραφική αγορά.....	51
Υπόγειες εγκαταστάσεις αποθήκευσης που εξυπηρετούν το νότιο τμήμα της Γερμανίας.....	51
Δ. ΒΑΣΙΚΑ ΕΛΑΙΑ, ΠΡΟΣΘΕΤΑ ΚΑΙ ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ.....	54
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	54
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ	54
Τα βασικά έλαια είναι το τελικό προϊόν της διύλισης αργού πετρελαίου	54
Χαρακτηριστικά.....	54
Κατάταξη.....	55
Αργό πετρέλαιο που χρησιμοποιείται ως πρώτη ύλη	55
Πρόσθετα.....	56
Λιπαντικά	57
ΟΡΙΣΜΟΣ ΑΓΟΡΑΣ	61
Αγορές προϊόντος.....	61
Σχετικές γεωγραφικές αγορές	64
ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΟΥ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ	67
Βασικά έλαια	67
Πρόσθετα.....	93
Λιπαντικά	94
Ε. ΔΙΥΛΙΣΗ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΑ ΚΑΥΣΙΜΩΝ (ΤΕΛΙΚΑ ΣΤΑΔΙΑ ΤΟΥ ΣΧΕΤΙΚΟΥ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΥ ΚΥΚΛΟΥ).....	95
ΓΕΝΙΚΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ.....	95
Η αλυσίδα του εφοδιασμού	95
Αγορά προϊόντος.....	98

Γεωγραφική αγορά	99
Εκτίμηση του ανταγωνισμού	100
ΑΥΣΤΡΙΑ	115
ΓΕΝΙΚΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ	115
Διύλιση	115
Υποδομή	115
Διανομή μεγάλων ποσοτήτων	116
Πώληση μικρών ποσοτήτων	116
ΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΠΡΙΝ ΤΗ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗ – ΠΑΡΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ	117
Δομή της αγοράς	117
Δυναμική του ανταγωνισμού – Κόστος και τιμές	118
Φραγμοί εισόδου - Επέκταση – Δυνητικός ανταγωνισμός	120
ΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΜΕΤΑ ΤΗ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗ – ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΣ ΤΗΣ ΠΡΑΞΗΣ ΣΤΟΝ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟ	120
ΓΑΛΛΙΑ– ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΙ	121
ΓΕΝΙΚΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ	121
Το πρατήριο σε αυτοκινητόδρομο με διόδια ως διακεκριμένη αγορά προϊόντος	121
ΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΠΡΙΝ ΤΗ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗ – ΠΑΡΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ	125
Δομή της αγοράς	125
Δυναμική του ανταγωνισμού – Κόστος και τιμές	126
Φραγμοί εισόδου – Επέκταση – Δυνητικός ανταγωνισμός	132
ΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΜΕΤΑ ΤΗ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗ: ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΣ ΤΗΣ ΠΡΑΞΗΣ ΣΤΟΝ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟ	134
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	136
ΓΕΝΙΚΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ	136
Διύλιση	136
Υποδομή	136
Διανομή μεγάλων ποσοτήτων	137
Διανομή μικρών ποσοτήτων	138
Δυτική και Ανατολική Γερμανία	140
ΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΠΡΙΝ ΤΗ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗ – ΠΑΡΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ	141
Δομή της αγοράς	141
Δυναμική του ανταγωνισμού – Κόστος και τιμές	142
Φραγμοί εισόδου - επέκταση – δυνητικός ανταγωνισμός	145
ΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΜΕΤΑ ΤΗ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗ – ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΣ ΤΗΣ ΠΡΑΞΗΣ ΣΤΟΝ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟ	145
ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟ	147
ΓΕΝΙΚΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ	147
Διύλιση	147
Διανομή μεγάλων ποσοτήτων	147
Διανομή μικρών ποσοτήτων	147
ΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΠΡΙΝ ΤΗ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗ – ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΣ ΤΗΣ ΠΡΑΞΗΣ ΣΤΟΝ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟ	148
Το Λουξεμβούργο ως διακεκριμένη γεωγραφική αγορά	148
Δομή της αγοράς	148
Δυναμική του ανταγωνισμού – Κόστος και τιμές	150
Φραγμοί εισόδου – επέκταση – δυνητικός ανταγωνισμός	154
ΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΜΕΤΑ ΤΗ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗ – ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΣ ΤΗΣ ΠΡΑΞΗΣ ΣΤΟΝ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟ	154
ΚΑΤΩ ΧΩΡΕΣ	156
ΓΕΝΙΚΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ	156
Διύλιση	156
Διανομή μεγάλων ποσοτήτων	157
Διανομή μικρών ποσοτήτων	157
ΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΠΡΙΝ ΤΗ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗ – ΠΑΡΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ	157
Δομή αγοράς	157
Ανταγωνιστική δυναμική – Κόστος και τιμές	159
Φραγμοί εισόδου - επέκταση – δυνητικός ανταγωνισμός	163
ΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΜΕΤΑ ΤΗ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗ – ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΣ ΤΗΣ ΠΡΑΞΗΣ ΣΤΟΝ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟ	166
ΤΟ ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ	167

ΓΕΝΙΚΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ	167
<i>Διύλιση</i>	167
<i>Διανομή μεγάλων ποσοτήτων</i>	167
ΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΠΡΙΝ ΤΗ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗ – ΠΑΡΟΥΣΙΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ	168
<i>Δομή της αγοράς</i>	168
<i>Ανταγωνιστική δυναμική – Κόστος και τιμές</i>	170
<i>Φραγμοί εισόδου – επέκταση – δυναμικός ανταγωνισμός</i>	178
ΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΜΕΤΑ ΤΗ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗ - ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΣ ΤΗΣ ΠΡΑΞΗΣ ΣΤΟΝ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟ	178
<i>Η μοναδική ανταγωνιστική θέση στον τομέα διανομής μεγάλων ποσοτήτων</i>	179
<i>Η αδιαμφισβήτητη ηγετική θέση στην αγορά διανομής μικρών ποσοτήτων</i>	181
ΣΤ. ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ	183
ΟΡΙΣΜΟΣ ΑΓΟΡΑΣ	183
<i>Σχετική αγορά προϊόντος</i>	183
<i>Σχετική γεωγραφική αγορά</i>	186
ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΟΥ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ	186
Ζ. ΚΑΥΣΙΜΑ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ.....	190
ΑΓΟΡΑ ΠΡΟΪΟΝΤΟΣ	190
ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΑΓΟΡΑ	190
<i>Διαδικασία και υποδομή εφοδιασμού</i>	192
<i>Εφοδιασμός του αερολιμένα του Gatwick σε καύσιμα αεροσκαφών</i>	192
<i>Δημιουργία δεσπόζουσας θέσης στον εφοδιασμό καυσίμων αεριωθουμένων στον αερολιμένα Gatwick</i> 195	
IV. ΔΕΣΜΕΥΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΚΤΙΜΗΣΗ	196
A. ΦΥΣΙΚΟ ΑΕΡΙΟ	197
ΟΛΛΑΝΔΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΔΙΑΝΟΜΗΣ ΜΕΓΑΛΩΝ ΠΟΣΟΤΗΤΩΝ	197
ΓΕΡΜΑΝΙΚΗ(ΕΣ) ΑΓΟΡΑ(ΕΣ) ΔΙΑΝΟΜΗΣ ΜΕΓΑΛΩΝ ΠΟΣΟΤΗΤΩΝ ΣΕ ΜΕΓΑΛΕΣ ΑΠΟΣΤΑΣΕΙΣ	197
<i>Εκχώρηση της κατά 25% συμμετοχής της Exxon στη Thyssengas</i>	197
<i>Δικαιώματα ψήφου στην Erdgas Münster</i>	198
ΥΠΟΓΕΙΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗΣ ΠΟΥ ΕΞΥΠΗΡΕΤΟΥΝ ΤΟ ΝΟΤΙΟ ΤΜΗΜΑ ΤΗΣ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ	199
B. ΒΑΣΙΚΑ ΕΛΑΙΑ.....	200
Γ. ΔΙΑΝΟΜΗ ΜΙΚΡΩΝ ΠΟΣΟΤΗΤΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΚΙΝΗΣΗΣ	202
ARAL.....	202
ΚΟΙΝΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ BP/MOBIL	202
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ	203
Δ. ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ	204
E. ΚΑΥΣΙΜΑ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ.....	205

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Το πλήρες αυθεντικό κείμενο των δεσμεύσεων και υποχρεώσεων που αναφέρονται στα άρθρα 1 βρίσκεται στην ακόλουθη διεύθυνση της Επιτροπής στο διαδίκτυο:
http://europa.eu.int/comm/competition/index_en.html