

**ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION**

**vom 9. Februar 2000**

**zur Erklärung der Vereinbarkeit eines Zusammenschlusses mit dem  
Gemeinsamen Markt**

(Fall COMP/M.1628 – TotalFina/Elf)

Verordnung (EWG) Nr. 4064/89 des Rates

---

(Nur der französische Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN –

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,

gestützt auf das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum, insbesondere auf Artikel 57,

gestützt auf die Verordnung (EWG) Nr. 4064/89 des Rates vom 21. Dezember 1989 über die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen<sup>1</sup>, zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1310/97 des Rates vom 30. Juni 1997<sup>2</sup>, insbesondere auf Artikel 8 Absatz 2,

gestützt auf die Entscheidung der Kommission vom 5. Oktober 1999 zur Einleitung des Verfahrens in dieser Sache,

nachdem den beteiligten Unternehmen Gelegenheit gegeben wurde, sich zu den Einwänden der Kommission zu äußern,

nach Anhörung des Beratenden Ausschusses für Unternehmenszusammenschlüsse<sup>3</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

---

<sup>1</sup> ABL L 395 vom 30.12.1989, S. 1 (berichtigte Fassung im ABL L 257 vom 21.9.1990, S. 13).

<sup>2</sup> ABL L 180 vom 9.7.1997, S. 1; ABL L 40 vom 13.2.1998, S. 17 (Korrigendum).

<sup>3</sup> ABL C ... vom ..., S. ...

1. Am 24. August 1999 erhielt die Kommission gemäß Artikel 4 der Verordnung (EWG) Nr. 4064/89 des Rates Mitteilung vom Vorhaben eines Zusammenschlusses, durch welchen das Unternehmen TotalFina durch ein am 5. Juli 1999 verkündetes öffentliches Kaufangebot über das gesamte Unternehmen Elf Aquitaine die Kontrolle im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b) der Verordnung (EWG) Nr. 4064/89 übernimmt.

## **I. DIE PARTEIEN**

2. TotalFina ist eine Aktiengesellschaft nach französischem Recht, die ihre Tätigkeiten in den Bereichen Erdöl- und Erdgasförderung, Raffination, Vertrieb von Erdölerzeugnissen, Petrochemie und Spezialchemie ausübt. Es handelt sich um ein weltweit agierendes Unternehmen.
3. Elf Aquitaine ist eine Aktiengesellschaft nach französischem Recht, die ihre Tätigkeiten in den Bereichen Erdöl- und Erdgasförderung, Raffination, Vertrieb von Erdölerzeugnissen, Petrochemie, Spezialchemie und Gesundheit ausübt. Es handelt sich um ein weltweit agierendes Unternehmen.

## **II. DER ZUSAMMENSCHLUSS**

4. Der Zusammenschluss besteht in einem öffentlichen Angebot von TotalFina zum Umtausch sämtlicher von der Öffentlichkeit gehaltener Aktien von Elf Aquitaine. Der Zusammenschluss ist somit ein Erwerb der alleinigen Kontrolle im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b) der Verordnung (EWG) Nr. 4064/89.

## **III. GEMEINSCHAFTSWEITE BEDEUTUNG**

5. Der von den beteiligten Unternehmen insgesamt erzielte Umsatz liegt weltweit bei über 5 000 Mio. Euro<sup>4</sup> (TotalFina: 34 981 Mio. Euro; Elf: 32 251 Mio. Euro). Gemeinschaftsweit erzielt jedes der Unternehmen mehr als 250 Mio. Euro Umsatz [...]\*; keines von beiden erzielt mehr als zwei Drittel seines Umsatzes in einem Mitgliedstaat. Der Zusammenschluss ist daher von gemeinschaftsweiter Bedeutung.

## **IV. VERFAHREN**

---

<sup>4</sup> Der Umsatz wurde berechnet auf der Grundlage von Artikel 5 Absatz 1 der Verordnung über die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen und der Mitteilung der Kommission über die Berechnung des Umsatzes (ABl. C 66 vom 2.3.1999, S. 25). Die Daten wurden, sofern sie Umsätze aus Zeiträumen vor dem 1. Januar 1999 betreffen, zunächst auf der Grundlage der mittleren Wechselkurse in ECU berechnet und anschließend im Verhältnis 1:1 in Euro umgerechnet.

\* Teile der vorliegenden Entscheidung wurden so abgefasst, dass vertrauliche Angaben nicht offengelegt werden; diese Teile stehen in eckigen Klammern und sind durch ein \* gekennzeichnet.

6. Am 15. September 1999 reichte TotalFina in der ersten Phase des Verfahrens nach Artikel 6 Vorschläge für Verpflichtungen ein. Entsprechend der Verordnung wurde dadurch die gesetzliche Frist verlängert. Die betreffenden Verpflichtungen erschienen weder ausreichend präzise noch geeignet, die ernsthaften Bedenken auszuräumen, die der angemeldete Zusammenschluss aufgeworfen hatte.
7. Am 18. Oktober 1999 reichte TotalFina Vorschläge für Verpflichtungen nach Artikel 8 Absatz 2 ein. [...]\*
8. Die betreffenden vorgeschlagenen Verpflichtungen erschienen weder ausreichend präzise noch geeignet, die ernsthaften Bedenken auszuräumen, die der angemeldete Zusammenschluss aufgeworfen hatte.
9. Am 17. September 1999 beantragten die französischen Behörden die teilweise Verweisung nach Artikel 9 der Fusionskontrollverordnung. Der Antrag auf Verweisung betrifft einige als örtliche Märkte angesehene Märkte für die Dienstleistungen der Lagerung von Erdölendprodukten, des Netzverkaufs von Kraftstoffen an Autobahnen und die Lieferung von Flüssiggas (LPG) in Flaschen an Wiederverkäufer. Durch Entscheidung vom 26. November 1999 verwies die Kommission die Aspekte des Falls, die sich auf die Bereitstellung von Lagerkapazität in Verteilertanklagern nördlich der Region Paris, südlich der Region Paris und in den Gebieten Lyon und Port la Nouvelle beziehen, an die französischen Behörden. Die Behandlung der anderen Aspekte des Antrages bedurfte keiner Verweisung, da sich die mitgeteilten Beschwerdepunkte insbesondere auf die Lagerung von Erdölzeugnissen in den Gebieten Nantes Saint-Nazaire und Le Havre, den Verkauf von Kraftstoffen an den Autobahnen und den Verkauf von LPG bezogen. Am 3. Februar 2000 zogen die französischen Behörden ihren Antrag auf Verweisung für die Bereiche, zu denen sich die Kommission noch nicht geäußert hatte, zurück.
10. Am 26. November 1999 wurde TotalFina eine Mitteilung der Beschwerdepunkte zugesandt, die von ihr am 13. Dezember 1999 beantwortet wurde. TotalFina beantragte keine Anhörung.

## **V. BESTIMMUNG DER RELEVANTEN MÄRKTE UND WETTBEWERBS-ANALYSE**

### **1. EINFÜHRUNG: RAFFINATION UND VERKAUF VON RAFFINERIEPRODUKTEN**

#### **1.1. Die Nachfrage**

11. Der Verbrauch in Frankreich an Erdölzeugnissen (1997) beläuft sich auf 48,5 Mio. m<sup>3</sup>/Jahr Benzin und Dieselkraftstoff sowie 19,5 Mio. m<sup>3</sup>/Jahr Heizöl. Die Steigerungsrate beträgt bei den Kraftstoffen 4,1%, bei Heizöl 3,5% und bei LPG 5,8%.

---

\* Teile der vorliegenden Entscheidung wurden so abgefasst, dass vertrauliche Angaben nicht offengelegt werden; diese Teile stehen in eckigen Klammern und sind durch ein \* gekennzeichnet.

## 1.2. Die Versorgungskanäle und die Logistikkette

12. Zur Zeit gibt es in Frankreich 13 Raffinerien. Die größten dieser Raffinerien liegen in zwei „Raffineriekomplexen“, von denen einer in der Nähe des Etang de Berre (Marseille) und der andere am Unterlauf der Seine (Normandie) gelegen ist. Außerdem gibt es noch einige einzelne Raffinerien, und zwar in Dünkirchen, Donges (Region Nantes), Grandpuits (Region Paris), Feyzin (Region Lyon) und Reichstett (Elsass). Elf und TotalFina besitzen je drei Raffinerien (Elf in den Regionen Paris, Lyon und Nantes; TotalFina in Dünkirchen, im Seinetal und am Etang de Berre). Shell, Esso und BP/Mobil besitzen je zwei Raffinerien, und zwar im Seinetal und am Etang de Berre. Zusätzlich ist die Raffinerie Reichstett im Elsass zu nennen, die zu 65% Shell, zu 8% TotalFina und zu 10% Elf gehört.
13. Frankreich führt Erdölerzeugnisse ein und verfügt über eine Infrastruktur, die es erlauben würde, größere Mengen einzuführen und zu lagern, als dies zur Zeit der Fall ist. Die Einfuhrerzeugnisse werden in der Regel auf dem Nordsee- oder Mittelmeer-Cargomarkt auf der Grundlage von Marktnotierungen wie Platt's eingekauft. Frankreich ist Nettoimporteur von Dieselkraftstoff und Nettoexporteur von Benzin.
14. Die Einfuhrerzeugnisse werden in sogenannten Einfuhrtanklagern gelagert. Die Einfuhrtanklager und die Raffinerien sind die Produktquellen. Sie verfügen in der Regel über einen Anschluss zu Massenbeförderungsmitteln (fast immer Ölleitungen, seltener Züge oder Tankleichter), die die Beförderung der Raffinerieprodukte auf dem gesamten Staatsgebiet ermöglichen. Die Raffinerieprodukte werden anschließend zum Verkauf in sogenannten Verteilertanklagern gelagert. Diese sind Tanklager, die kleiner als die Einfuhrtanklager sind und zur Lagerung der Raffinerieprodukte in der Nähe der Einzelhandelsverkaufsstellen (Tankstellen) dienen; letztere werden mit Tankfahrzeugen beliefert. Die Raffinerien und die Einfuhrlager dienen auch der örtlichen Versorgung.
15. In Frankreich gibt es vier Ölleitungssysteme.
16. Die Ölleitung Trapil (die der gleichnamigen Betreibergesellschaft gehört) ist an die vier Raffinerien des Seinetals und das Einfuhrtanklager Le Havre (kontrolliert durch die Gesellschaft Compagnie Industrielle und Maritime – CIM) und das Tanklager Rouen (kontrolliert durch die Gesellschaft Compagnie Parisienne des Asphaltes – CPA) angeschlossen. Sie versorgt neben dem unteren Seinetal auch die Region Paris und die Regionen Orléans, Tours und Caen. Trapil speist außerdem die Ölleitung Donges-Melun-Metz (DMM), die Raffinerieprodukte nach Ostfrankreich befördert.
17. Die Ölleitung SPMR speist sich aus den vier Raffinerien am Etang de Berre (Esso, BP/Mobil, Shell und TotalFina), der Raffinerie Feyzin (Elf, Region Lyon) und dem Einfuhrtanklager der Betreibergesellschaft Dépôt Pétrolier de Fos (DP Fos). Sie verbindet diese Raffinerien mit der Region Lyon, mit der Côte d'Azur und – über ihre Alpenzweigleitung – mit der Schweiz.
18. Die Ölleitung DMM speist sich aus der Raffinerie in Donges (Elf) und dem Einfuhrlagertank in Donges, das der Gesellschaft SFDM (ebenfalls kontrolliert

von Elf, siehe Randnummer 134) gehört, sowie aus der Raffinerie in Grandpuits. Die Ölleitung DMM ist mit der Ölleitung Trapil verbunden (Levesville und Champeaux), aber diese Verbindung erlaubt nicht die Beförderung von Raffinerieprodukten in die Region Paris (befördert wird von West nach Ost). Bestimmungsorte sind die Tanklager in Le Mans oder Saint-Gervais, Ferté Allais (SFDM), Grandpuits (Elf-Raffinerie) sowie die Tanklager in Ch lons-sur-Marne und Saint Baussant (mit Anschluss an die Ölleitung der Gemeinsamen Verteidigungsorganisation – ODC).

19. Die Ölleitung ODC gehört der NATO und wird von Trapil betrieben. Aufgrund ihrer veralteten Konfiguration wird sie kaum genutzt. Der Teil der Ölleitung, der zur Versorgung von Straßburg dient, wird möglicherweise im Zusammenhang mit der vorgesehenen Schließung der Raffinerie Reichstett modernisiert. Zur Optimierung der Absatzmärkte der Raffinerien in Dünkirchen und in der Normandie hat TotalFina Investitionen zur Modernisierung des Abschnitts Dünkirchen-Cambrai (Pumpstationen) getätigt. Die neue Pumpstation befindet sich in der Raffinerie Dünkirchen von TotalFina (ausschließendes Nutzungsrecht).
20. Nach ihrer Beförderung durch eine Ölleitung, seltener durch Tankleichter oder Züge, werden die Raffinerieprodukte in sogenannten Verteilertanklagern gelagert. Von dort aus gehen sie an den Wiederverkäufer oder Endverbraucher.
21. Unter „Logistikkette“ ist die Aufeinanderfolge der einzelnen Vertriebsstufen von der Raffinerie bis hin zum Einzelhändler zu verstehen.

### **1.3. Netzverkauf und Außernetzverkauf von Raffinerieprodukten**

22. Wegen der hohen Schiffstransportkosten kommen die meisten der in Frankreich verkauften Raffinerieprodukte aus französischen Raffinerien. Der Rest wird ausgeführt bzw. mit Großraumtankschiffen eingeführt. Die Kraftstoffe und sonstigen Raffinerie-Endprodukte werden entweder im Rahmen des integrierten Einzelhandelsnetzes des Herstellers verkauft, oder sie werden im Großhandel (auch Außernetzverkauf genannt) an Einzelhändler, Händler und große Endabnehmer verkauft oder auch mit anderen Raffineriebetreibern getauscht. Die Groß- oder Einzelhändler beziehen ihre Raffinerieprodukte in erster Linie aus einem Tanklager oder einer Raffinerie in ihrer Umgebung.
23. Bei ihren vorangegangenen Entscheidungen hat die Kommission für den Groß- und Einzelhandel mit Raffinerieprodukten verschiedene Märkte definiert. Insbesondere hat sie einen Einzelhandelsmarkt für Kraftstoffe (Benzin und Diesel) im allgemeinen und an der Autobahn im besonderen, sowie einen Einzelhandelsmarkt für Heizöl definiert. Abgesehen vom Kraftstoffverkauf an den Autobahnen wird sich der Zusammenschluss wegen des von den Verbrauchermarktketten (VMK) ausgeübten Wettbewerbsdrucks nicht unmittelbar auf die Wettbewerbssituation im Einzelhandelsmarkt auswirken, ist es doch den VMK im Laufe der Jahre gelungen, hier einen Marktanteil von insgesamt 50% zu erreichen. TotalFina/Elf, das Unternehmen nach dem Zusammenschluss, hätte hier nur einen Marktanteil von [20-30%]\*.

24. Eine auf Dauer garantierte Wettbewerbspräsenz auf dem Einzelhandelsmarkt für Raffinerieprodukte im allgemeinen hängt allerdings in hohem Maße vom Vorhandensein einer für die Versorgung verfügbaren Logistikinfrastruktur ab. Daher haben sich die VMK als ernstzunehmende Mitbewerber beim Einzelhandel mit Kraftstoffen um Zugang zu allen drei Bestandteilen der Logistikkette (Einfuhrtanklager, Ölleitungen und Verteilertanklager) bemüht. Sie haben daher die Möglichkeit, zwischen zwei Optionen zu wählen: 1) örtliche Versorgung durch einen Raffineriebetreiber (in diesem Fall übernimmt dieser die Beförderung der Erzeugnisse zu dem am dichtesten an den Tankstellen des Kunden liegenden Verteilertanklager) oder 2) Einkauf auf dem internationalen Markt (über ein Einfuhrtanklager) oder in einer französischen Raffinerie. In den beiden letzten Fällen übernehmen die VMK selbst die Beförderung, ob mit Tankfahrzeugen (wenn die zu versorgenden Tankstellen in der Nähe des Einfuhrtanklagers oder der Raffinerie liegen) oder über das Ölleitungssystem mit anschließender Einlagerung in einem Verteilertanklager. Wegen dieser Wahlmöglichkeit und wegen des Wettbewerbs zwischen den Raffineriebetreibern, insbesondere zwischen den beiden größten Raffineriebetreibern (TotalFina und Elf) gelang es den VMK, auf dem Einzelhandelsmarkt für Kraftstoffe präsent zu werden und zu bleiben.
25. Der angemeldete Zusammenschluss beendet nicht nur die Rivalität zwischen TotalFina und Elf, sondern wirft darüber hinaus Wettbewerbsprobleme auf allen Ebenen der vorstehend definierten Logistikkette auf.

## **2. DIE MÄRKTE DES AUßERNETZVERKAUFS VON BENZIN, DIESELKRAFTSTOFF UND HEIZÖL**

### **2.1. Die Referenzmärkte**

#### *2.1.1. Die sachlich relevanten Märkte*

26. Unter „Außernetzverkaufsmarkt“ ist der Markt zu verstehen, auf dem sich zum einen Einzelhändler (wie die VMK), die nicht in das Hersteller-Einzelhandelsnetz eingebunden sind, und zum anderen große Endabnehmer (Verkehrsunternehmen) mit Kraftstoff eindecken. Verkäufer auf dem Außernetzverkaufsmarkt sind die Raffineriebetreiber selbst sowie Händler wie Louis Dreyfus und Cargill. In der Praxis können die Kunden das Erzeugnis aus dem Verteilertanklager beziehen. Alle Raffineriebetreiber haben so für die meisten Tanklager, die ihnen gehören oder an denen sie beteiligt sind, „Durchleitungsverträge“ mit Dritten abgeschlossen. Es kommt aber auch vor, dass die Kunden das Erzeugnis schon ab Raffinerie oder Einfuhrtanklager kaufen wollen, weil ihr Tankstellennetz in der Nähe liegt (in diesem Falle ersetzt die Raffinerie bzw. das Einfuhrtanklager das Verteilertanklager) oder weil sie die Abnahme großer Erzeugnismengen aushandeln wollen (Beispiel: Einfuhren per Tankschiff), die in einem Einfuhrtanklager eingelagert werden. Im letzteren Fall muss der Zugang zur Massentransportinfrastruktur aus dem Einfuhrtanklager oder der Raffinerie und anschließend zu den Verteilertanklagern gewährleistet sein; man spricht dann von der Vermietung von Kapazitäten oder „Transit“. Die

Raffineriebetreiber praktizieren an einigen ihrer Standorte die freihändige Vermietung.

27. Der Außernetzverkauf eines jeden Raffinerieprodukts (verbleites und unverbleites Benzin, Dieselkraftstoff und Heizöl) stellt jeweils einen gesonderten relevanten Markt dar, der sich vom dem der anderen Erzeugnisse unterscheidet, denn nachfrageseitig lässt sich keines dieser Erzeugnisse durch ein anderes ersetzen. Auch angebotsseitig besteht keine Austauschbarkeit, denn hierzu müssten die Raffinerien ihre Produktion umstellen, und dies hängt von vielen anderen Parametern ab.
28. Es ist nicht sinnvoll, zur Definition der relevanten Märkte zwischen den beiden Kundengruppen zu unterscheiden. Würden den großen Endabnehmern höhere Preise berechnet als den Einzelhändlern oder Wiederverkäufern, so würden letztere den Kursunterschied für den Verkauf an große Endabnehmer nutzen. Der Preisunterschied würde sich also nicht vorteilhaft auf den Außernetzverkaufsmarkt auswirken.
29. Die Außernetzverkaufsmärkte sind von höchster Bedeutung für die Aufrechterhaltung des Wettbewerbs auf dem Einzelhandelsmarkt, denn die Wettbewerbsfähigkeit der netzunabhängigen Einzelhändler hängt davon ab, ob sie in der Lage sind, sich zu denselben Bedingungen einzudecken wie die in das Netz integrierten Einzelhändler.

#### 2.1.2. *Räumlich relevanter Markt*

30. Es besteht ein enger Zusammenhang zwischen dem räumlich relevanten Markt des Außernetzverkaufs und der physischen Geographie der Logistikkette in Frankreich. Aufgrund der infrastrukturellen Zwänge der Beförderung von Raffinerieprodukten über Ölleitungen kann man zu der Annahme kommen, dass es sich um einen regionalen Markt handelt. Die ab Raffinerie oder ab Einfuhrtanklager bezogenen Mengen an Endprodukten werden in der Regel entweder in der Nähe der Raffinerie oder des Einfuhrtanklagers verbraucht oder vom Verkäufer mittels Ölleitung oder anderer Transportmittel zu einem Verteilertanklager befördert, aus dem sich das in dessen Nähe befindliche Tankstellennetz eindeckt. Die Verteilertanklager sind somit in erster Linie Abgabestellen für ein Erzeugnis, dessen Verkauf zu 25% auf örtlicher Ebene und zu 75% auf regionaler oder nationaler Ebene erfolgt.
31. Ausgehend von der französischen Logistikinfrastruktur sind für den Außernetzverkauf sechs verschiedene geografische Gebiete zu unterscheiden:
  - (i) die Region Süd (Provence, Midi-Pyrénées), die zu 90% über die Ölleitung SPMR versorgt wird, die von den Raffinerien Berre/Marseille und auf dem Seeweg aus Einfuhren aus Fos gespeist wird<sup>5</sup>;

---

<sup>5</sup> Zur Region Süd gehören folgende Departements:  
04/05/06/13/83/84/11/30/34/48/66/09/12/31/32/46/65/81/82/2A/2B

- (ii) die Region Ost, die in erster Linie von der Raffinerie in Reichstett, den Raffinerien von TotalFina in Mardyck (Dünkirchen) über die Ölleitung ODC und von Elf in Donges über die Ölleitung DMM, sowie durch Tankschubleichter auf dem Rhein versorgt wird<sup>6</sup>;
  - (iii) die Region Nord, die in erster Linie von der TotalFina-Raffinerie in Mardyck und aus dem Tanklager in Féloy (Belgien), das durch eine Ölleitung zur ausschließenden Nutzung mit der TotalFina-Raffinerie in Antwerpen verbunden ist, sowie aus den Einfuhrtanklagern des Küstenstreifens beliefert wird<sup>7</sup>;
  - (iv) die Region Normandie/Region Paris, die im wesentlichen von den Raffinerien an der unteren Seine (TotalFina, Shell, Esso und BP) und aus verschiedenen Einfuhrtanklagern (über die Ölleitung Trapil/LHP) sowie von der Elf-Raffinerie in Grandpuits beliefert wird<sup>8</sup>;
  - (v) die Region West/Mitte, die von der Elf-Raffinerie in Donges über die Ölleitung DMM und aus Seeimporten von der Atlantikküste her beliefert wird<sup>9</sup>;
  - (vi) die Region Rhône/Bourgogne, die von der Elf-Raffinerie in Feyzin (Lyon) und über die Ölleitung SPMR von den Raffinerien am Etang de Berre versorgt wird<sup>10</sup>.
32. TotalFina ist der Ansicht, dass der Außernetzverkauf ein nationaler Markt sei. Erstens flößen in beträchtlichem Umfang Raffinerieprodukte aus einer Region in die andere. Zweitens bestünden zwischen den einzelnen Regionen keine nennenswerten Preisunterschiede.
33. Jede Versorgungsstelle, gleich ob es sich um eine Raffinerie oder ein Tanklager handelt, ist in der Lage, ein gewisses Einzugsgebiet (Hinterland) zu versorgen, dessen Radius von den bei der Beförderung zum Endbestimmungsort anfallenden Kosten abhängt. Dabei kommt es vor, dass sich die Einzugsgebiete hinsichtlich der Nachfrage überschneiden, was sich auf die Einheitlichkeit der Wettbewerbsbedingungen auswirken kann. Die bei einer Wettbewerbsanalyse zu berücksichtigenden räumlich relevanten Märkte könnten mehrere, sich teilweise überschneidende Einzugsgebiete umfassen.
34. Zur Begründung ihrer Meinung, dass die betreffenden Märkte keine regionalen Märkte sein können, berief sich TotalFina vor allem auf das Vorhandensein von Produktströmen zwischen den Regionen. Beispielsweise passt die Raffinerie Reichstett ihre Preise unter Berücksichtigung der Transportkosten an die Preise an, die ab Raffinerie Dünkirchen, Donges, Feyzin oder Fos gelten. Diese Ströme

---

<sup>6</sup> Zur Region Ost gehören folgende Departements: 08/10/51/52/54/55/57/88/67/68.

<sup>7</sup> Zur Region Nord gehören folgende Departements: 02/60/80/59/62.

<sup>8</sup> Zur Region Normandie/Großraum Paris gehören folgende Departements: 14/50/61/27/76/75/77/78/91/92/93/94/95

<sup>9</sup> Zur Region West/Mitte gehören folgende Departements: 22/23/24/29/40/47/35/64/19/23/87/56/16/17/79/86/18/28/36/37/41/45/44/49/53/72/85.

<sup>10</sup> Zur Region Rhône/Bourgogne gehören folgende Departements: 21/58/71/89/25/39/70/90/01/07/26/38/42/69/73/74/03/15/43/63.

gehen auf das Vorhandensein von Ölleitungen durch die betreffenden Regionen zurück. Dies erlaubt keine Beteiligung am relevanten Markt, da diese die Verwendung von Tanklagern voraussetzt. Es scheint aber, dass die Überschneidungen der Einzugsgebiete der Tanklager geografisch begrenzt und nicht ausreichend groß sind, als dass sich davon ableiten ließe, dass sich eine allgemeine Anhebung der Preise in einer bestimmten Region nicht rentieren würde, weil alternativ in angrenzenden Regionen gekauft werden kann. So zeigt sich bei der Untersuchung der geografischen Verteilung der Logistikinfrastruktur in jeder der vorstehend genannten Regionen, dass die Tanklager in Gruppen entlang der Ölleitungen und konzentriert rings um die großen städtischen Ballungsräume angeordnet sind. Die Einzugsgebiete der „Tanklagergruppen“ überschneiden sich nicht; d.h. der Bereich, in dem sich Angebot und Nachfrage treffen, endet in der Regel dort, wo die Grenzlinien der sechs vorstehend genannten Regionen verlaufen.

35. TotalFina macht ferner geltend, dass es nur geringfügige Abweichungen zwischen den in den genannten Regionen praktizierten Außernetzverkaufspreisen gäbe. Es muss jedoch betont werden, dass die Außernetzverkaufspreise aus zwei Komponenten bestehen, und zwar aus dem Platt's-Preis (Notierung einer Tankerfracht) und den Beförderungs- und Lagerkosten. Letztere sind im Vergleich zum Platt's-Preis gering, was das niedrige Preisgefälle zwischen den Regionen erklärt. Es gibt jedoch zwei Platt's-Preise für Raffinerieprodukte, einen für die Nordsee und einen für das Mittelmeer. Außerdem praktiziert TotalFina selbst intern unterschiedliche Außernetzverkaufspreise in vier Gebieten, die nach den französischen Raffineriekomplexen festgelegt sind.
36. Es gibt also Hinweise dafür, dass der räumlich relevante Markt ein regionaler Markt ist. Allerdings kann auch nicht ausgeschlossen werden, dass es sich um einen nationalen Markt handelt. Aus dem von der Kommission zusammengetragenen Datenmaterial geht hervor, dass die meisten Käufe auf dem Außernetzverkaufsmarkt (75%) ab Raffinerie oder Einfuhrtanklager getätigt werden. Außerdem sind die wichtigsten Akteure auf diesem Markt landesweit präsent. Die VMK veranstalten Ausschreibungen für Produktmengen, die an bestimmte Stellen des Staatsgebietes zu liefern sind. Es ist gängige Praxis, dass die Raffineriebetreiber den VMK täglich Angebote mit Preisen unterbreiten, die auf der Grundlage der Platt's-Preisnotierung (Notierung der Raffinerieprodukte auf dem internationalen Markt) zuzüglich von gegebenenfalls (je nach Abgabestelle) anfallenden Transportkosten sowie einer Marge des Raffineriebetreibers kalkuliert sind.
37. Die Frage des räumlich relevanten Marktes kann jedoch offen bleiben, da sie für die Wettbewerbsanalyse nicht relevant ist.

### *2.1.3. Wesentlicher Teil des Gemeinsamen Marktes*

38. Jede der vorstehend genannten sechs Regionen macht aufgrund ihrer Größe und der Art der betreffenden Erzeugnisse einen wesentlichen Teil des Gemeinsamen Marktes aus.

## 2.2. Bewertung

### 2.2.1. Gegenwärtige Wettbewerbslage

39. Die vorstehende Erläuterung der sechs Regionen zeigt, dass TotalFina und Elf auf dem französischen Markt deckungsgleiche und komplementäre Positionen innehaben. Das Gleichgewicht in diesem Verhältnis hat eine Rivalität zwischen beiden Gruppen entstehen lassen, die der Motor des Wettbewerbs auf den französischen Kraftstoffmärkten war.
40. Laut Angabe von TotalFina machen TotalFina und Elf zusammen [45-55%]\* des Benzinangebots auf dem Außernetzverkaufsmarkt aus; dieser Markt ist von jeher ein Ausfuhrmarkt. Außerdem machen sie gemeinsam [45-55%]\* des Dieselkraftstoffangebots auf dem Außernetzverkaufsmarkt aus. Die Tabelle im Anschluss liefert Angaben zu den geschätzten Marktanteilen, die von der Kommission auf der Grundlage der bei ihrer Marktumfrage eingegangenen Informationen berechnet wurden.

Nationaler Markt :	TotalFina	Elf	Gemeinsam	Raffineriebetreiber A	Raffineriebetreiber B	Raffineriebetreiber C	Andere
Außernetzverkauf Benzin	[30-40%]*	[25-30%]*	[50-60%]*	[10-20%]*	[10-20%]*	[10-20%]*	[<5%]*
Außernetzverkauf Diesel	[35-45%]*	[15-25%]*	[45-55%]*	[10-20%]*	[10-20%]*	[10-20%]*	[<5%]*
Außernetzverkauf Heizöl	[25-35%]*	[15-25%]*	[45-55%]*	[10-20%]*	[10-20%]*	[10-20%]*	[<5%]*

Quelle: Formblatt CO und Antworten auf den Fragebögen der Kommission

41. Nachfrageseitig sind die Außernetzverkaufsmärkte für Kraftstoffe dadurch gekennzeichnet, dass sich hier in den letzten 15 Jahren Verbrauchermärkte (VMK) entwickelt haben. Die VMK erklären jedoch, dass sie auf den Einzelhandelsmärkten für Heizöl und LPG-Kraftstoff bislang kaum präsent sind. Als ein Grund wurde der Kommission genannt, Elf und TotalFina hätten bisher nur geringe Mengen dieser beiden Erzeugnisse an die VMK geliefert. Als weitere Nachfrager sind unabhängige Wiederverkäufer wie Bolloré, Dyneff und Avia (Thévenin-Ducrot und Picoty) zu nennen. Bolloré ist auf allen Außernetzverkaufsmärkten und im Einzelhandelsmarkt für Heizöl präsent. Dyneff betreibt ein Tankstellennetz in Südfrankreich. Avia ist eine gemeinsame Marke einer Reihe von freien Wiederverkäufern in Europa.

### 2.2.2. Auswirkungen des Zusammenschlusses

42. Mit dem Vorhaben des Erwerbs von Elf durch TotalFina werden alle Faktoren, die Grundlage für einen wettbewerbsorientierten Außernetzverkaufsmarkt (und somit auch für einen Einzelhandelsmarkt) waren, in Frage gestellt. Durch die Fusion erhält TotalFina/Elf die Möglichkeit, jedes Glied in der logistischen Kette des Kraftstoffvertriebs zu kontrollieren. Durch den Wegfall der Konkurrenz zwischen den beiden Raffineriebetreibern erhält das fusionierte Unternehmen eine Schlüsselstellung im Außernetzverkauf, die die übrigen Akteure dieser Märkte (Mitbewerber/Raffineriebetreiber oder Kunden/Wiederverkäufer) nicht umgehen können. Durch das Zusammenwirken dieser Schlüsselposition bei der Raffination und der gleichzeitig bestimmenden Präsenz in der Belieferungslogistik werden Engpässe entstehen, die für die netzunabhängigen Markt-

beteiligten wie die VMK oder die freien Wiederverkäufer den Produktzugang erschweren oder verteuern.

#### Angebotsanalyse

##### - Kontrolle der Versorgungsquellen

43. Nach der Fusion wird TotalFina/Elf [45-55%]\* der französischen Raffineriekapazität kontrollieren.

#### Raffineriekapazitäten in Frankreich

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

Quelle: TotalFina

44. Ferner wird TotalFina/Elf [50-60%]\* der Gesamtkapazität der Einfuhrtanklager kontrollieren. In Wirklichkeit ist die Kontrolle durch TotalFina sogar größer, denn bei der angegebenen Zahl wurde zugrunde gelegt, dass das von BP kontrollierte Tanklager Frontignan (das auf dem Papier eine hohe Kapazität hat) einen wirksamen Wettbewerb auf dem Markt ausübt. Die Marktumfrage der Kommission lässt aber an der Leistungskraft dieses Tanklagers zweifeln: Frontignan hat, wie die französische Wettbewerbsbehörde festgestellt hat, eine sehr geringe Umschlagquote und wird als nicht wettbewerbsfähig angesehen. [...]\*. Lässt man Frontignan außer acht, dann kontrolliert TotalFina/Elf sogar [55-65%]\* der gesamten Tanklagerkapazität. Bei der Berechnung wurden die Tanklagerkapazitäten berücksichtigt, über die TotalFina/Elf allein oder zusammen mit Partnern die Kontrolle ausüben können wird.
45. Die folgenden Zahlen zeigen, in welchem Maße TotalFina/Elf die Versorgungsquellen (Raffinerien und Einfuhrtanklager) in den einzelnen Regionen kontrollieren wird. Angegeben ist der nach Regionen aufgeschlüsselte prozentuale Anteil von TotalFina/Elf an den einzelnen Versorgungsquellen.

	Nord	Normandie/Großraum Paris	West/Mitte	Ost	Süd	Rhône/Bourgogne
Raffinerien untere Seine		[...]*		[...]*		
Raffinerien am Etang de Berre					[...]*	[...]*
Donges		[...]*	[...]*	[...]*		
Mardyck	[...]*			[...]*		
Reichstett				[...]*		
Grandpuits		[...]*				
Feyzin						[...]*
<b>Raffinerien</b>	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
<b>Einfuhrtanklager</b>	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*

Quelle: Formblatt CO

46. Von den 20 Einfuhrtanklagern, die es in Frankreich gibt, werden nur 7 durch Dritte kontrolliert. Diese sind CPA Dünkirchen (Nord), CPA Rouen (Normandie/Region Paris), CPA StockBrest (West/Mitte), Picoty La Pallice (West/Mitte), Shell Pauillac (West/Mitte), EPG Ambès (West/Mitte) und Mobil Frontignan (Süd).
47. Es sei jedoch darauf hingewiesen, dass TotalFina/Elf über eine Sperrminorität von 38% an CPA und Vorkaufsrechte für die Lagerkapazitäten verfügt. Außerdem ist Shell Pauillac ein Terminal für die Schiffsentladung und die Zwischenlagerung, das nicht über eine Anlage zur Befüllung von Tankfahrzeugen verfügt. Die Erzeugnisse gehen nach der Entladung in das DPA-Tanklager in Ambès (von TotalFina/Elf kontrolliert), wo die Befüllung der Tankfahrzeuge erfolgt. Außerdem hat EPG Ambès Strukturprobleme (das Tanklager ist für die Nachfrage zu klein und liegt ungünstig). Was das Elsass anbelangt, so sei bemerkt, dass die Einfuhrtanklager in dieser Region eigentlich nur „Küstentanklager“ oder Verteilertanklager sind. Sie können nur die Ladung kleiner Tankschubleichter aufnehmen, die von der Schiffbarkeit des Rheins abhängig sind. Das einzige unabhängige Tanklager, das über eingeführte Raffinerieprodukte Wettbewerbsdruck ausüben könnte, ist das von Picoty in La Pallice. TotalFina hat allerdings unlängst einen Mietvertrag abgeschlossen [...]\*
48. Es muss festgestellt werden, dass die Errichtung neuer Einfuhrtanklager wegen der Umweltvorschriften und aus ökonomischen Gründen so gut wie unmöglich ist. Möglich ist eine Vergrößerung zur Anpassung der Kapazität an den Bedarf der Region. Damit lässt sich aber das Problem der Sättigung der Einfuhrtanklager nicht lösen. Die tatsächliche Kapazität eines Einfuhrtanklagers hängt von der Auslastung seines Terminals ab (ein Einfuhrtanklager gilt als gesättigt, wenn das Terminal mehr als die Hälfte der Zeit genutzt wird). Daher dürfte sich an der jetzigen Situation auch in Zukunft kaum etwas ändern.
49. Für alle Mitbewerber von TotalFina/Elf gilt, dass ihr Anteil an der Einfuhrtanklagerkapazität recht gering ist. Dies liegt daran, dass sie bei einigen Einfuhrtanklagern nur Minderheitsaktionäre sind.
50. In ihrer Antwort auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte macht TotalFina geltend, dass aufgrund der anderen in Frankreich präsenten Raffineriebetreiber und der Kapazitäten der von der neuen Gruppe unabhängigen Einfuhrtanklager sehr große Erzeugnismengen zur Verfügung stünden, durch die gewährleistet sei, dass der Bedarf der Außernetzverkaufskunden voll gedeckt wird. Daher würde sich die Ausübung von Marktmacht für TotalFina/Elf nicht rentieren.
51. Die Kommission stellt fest, dass die Einschätzung von TotalFina drei größere Fehler enthält. Erstens hat TotalFina bei ihren Berechnungen die Kapazitäten für die Einfuhr von Raffinerieprodukten zu hoch angesetzt, da der von ihr für die Einfuhrlagertanks zugrunde gelegte Produktstrom die Grenze des materiell Möglichen überschreitet. Die Kommission bestreitet, dass die Umschlagquoten von den Parteien angesetzten theoretischen Wert von 10 (d.h. 10 Tankfüllungen pro Jahr) erreichen kann. In der Tat laufen die meisten Einfuhrtanklager derzeit mit einer Umschlagquote [...]\* (Ausnahme: die Tanklager Straßburg und Mulhouse mit der Umschlagquote [...]\*), und es ist nicht möglich,

die Quote um mehr als [...] \* zu steigern (außerdem wird eingeschätzt, dass einige Tanklager, [...] \*, so gut wie gesättigt sind). Aus dem vorstehend Erläuterten ergibt sich, dass die theoretischen Umschlagquoten, auf denen die Berechnungen von TotalFina basieren, in der Praxis nicht erreicht werden können.

52. Zweitens handelt es sich um Mittelwerte für die Gesamtheit der im Außernetzverkauf abgesetzten Produkte (Benzin bleifrei 95, Benzin bleifrei 98, Dieselmotorenkraftstoff und Heizöl). Von seiner Struktur her ist aber der französische Markt Importeur von Dieselmotorenkraftstoff und Heizöl (zusammen Destillate genannt) und Exporteur von Benzin.
53. Nimmt man eine regionale Definition der Märkte an, so ist drittens zu bemängeln, dass es sich um Mittelwerte für ganz Frankreich handelt, während die Situation von einer Region zur anderen unterschiedlich ist.
54. Von dem vorstehend Erläuterten abgesehen, ist schwer nachvollziehbar, wieso die Verfügbarkeit so großer Einfuhrmengen TotalFina/Elf daran hindern sollte, unabhängig auf dem Markt zu agieren. Selbst wenn ein Einfuhrterminal das Vierfache der jetzigen Menge aufnehmen könnte, würde sich immer noch die Frage stellen, welches Gebiet damit versorgt werden kann, denn wenn dieses Terminal nicht an eine Ölleitung oder ein anderes Massenbeförderungsmittel angeschlossen ist, kann die Versorgung nur im Umkreis von höchstens 150 km erfolgen.
55. Nach einer Korrektur zur Berücksichtigung der tatsächlichen Kapazitäten der Einfuhrtanklager ergibt sich, dass die französische Nachfrage auf den Außernetzverkaufsmärkten von den konkurrierenden Raffineriebetreibern und unabhängigen Einfuhrtanklagern nur noch zu 50 bis 60% abgedeckt werden kann. Somit wäre TotalFina/Elf eine unabdingliche Partnerin für die Belieferung von 40 bis 50% des französischen Marktes, wohingegen der jetzige Marktanteil beider Unternehmen zusammen bei 50 bis 55% liegt. Im Falle einer Preiserhöhung durch TotalFina/Elf liefe das Unternehmen Gefahr, ein Fünftel ihrer Außernetzverkäufe an die Konkurrenz zu verlieren (könnte jedoch ihre Umsatzverluste durch eine höhere Marge wieder ausgleichen). Als notwendige Folge würden jedoch die Beschaffungskosten für ihre nicht in das Netz integrierten Einzelhandelsmitbewerber zunehmen, was zu einer größeren Wettbewerbsfähigkeit der Raffineriebetreiber im Einzelhandel führen würde.

- Kontrolle der Logistikkette

#### *Die Ölleitungen*

56. TotalFina/Elf wird drei Ölleitungen kontrollieren, die das französische Staatsgebiet versorgen (Trapil, DMM und SPMR). Ferner wird sie die wichtigste Nutzerin des Abschnitts ODC-Nord sein, der den Norden Frankreichs mit der Region Ost verbindet. Sie hat die ausschließlichen Nutzungsrechte für die Pumpstationen und kontrolliert den Zugang der Einfuhrtanklager zu diesem Abschnitt der Ölleitung (Total-Raffinerie in Dünkirchen). Das fusionierte Unternehmen wird darüber hinaus das einzige Tanklager Straßburgs

kontrollieren, dass einen direkten Anschluss<sup>11</sup> zur ODC-Süd (Mittelmeergebiet-Straßburg) kontrollieren.

57. Wer die Ölleitungen kontrolliert, hat indirekt die Möglichkeit, alle Tanklager zu kontrollieren, die per Ölleitung beliefert werden, sei es über die Qualität der Beförderung (Kontingentierung, Prioritäten, Beförderung spezieller Erzeugnisse) oder über die Vertraulichkeit des Handels zwischen den Marktbeteiligten. Darüber hinaus erhält er Zugang zu „sensiblen“ Daten über die Handelsgeschäfte (Warenverkehr) der Mitbewerber im Außernetzverkaufsmarkt.
58. Außerdem werden durch die Nutzungsentgelte für bestimmte Ölleitungen die wichtigen Nutzer bevorzugt (System von Rabatten, die in Abhängigkeit von den Beförderungsmengen gewährt werden). Hinzukommt, dass bei Sättigung Quoten vergeben werden, die sich nach der Nutzung in der Vergangenheit richten, wodurch bereits erlangte Stellungen gestärkt werden.
59. TotalFina erklärt, dass es ihr nicht möglich sei, aufgrund ihrer starken Beteiligung an den drei wichtigsten französischen Ölleitungen Marktmacht auszuüben. Aufgrund des Status der französischen Ölleitungen sei das Eigentum an den Betriebsmitteln kein Freischein für eine privilegierte Nutzung. Die Nutzungsentgelte seien öffentlich bekannt, transparent und nicht diskriminierend. Außerdem stünden die Unternehmen unter der Aufsicht von Regierungskommissaren, die den Verwaltungsräten der Betreibergesellschaften der drei Ölleitungen angehören.
60. Das Vorhandensein von nationalen Rechtsvorschriften, die dafür sorgen sollen, dass eine Infrastruktur von strategischer Bedeutung im Sinne der Allgemeinheit verwendet wird, befreit die Kommission nicht von ihrer Pflicht, auf der Grundlage des Gemeinschaftsrechts darüber zu wachen, dass keine beherrschende Stellung begründet wird. Dies gilt um so mehr, wenn es sich um Rechtsvorschriften allgemeiner Natur handelt, die nicht speziell auf die Einhaltung der Wettbewerbsregeln gerichtet sind.
61. Diese Erwägungen beziehen sich auf die von den Kommissaren der französischen Regierung ausgeübte Aufsicht. Diese Aufsicht ist weder vordergründig eine wettbewerbsrechtliche Aufsicht, noch erstreckt sie sich auf eine reine Preis- und Mengenkontrolle. Es könnte also sein, dass sie den Betreibergesellschaften der Ölleitungen genügend Spielraum zur Ausübung von Marktmacht belässt. Außerdem werden Entscheidungen einer Betreibergesellschaft, die geeignet sind, den Wettbewerb in den Märkten des Außernetzverkaufs oder der Beförderung von Raffinerieprodukten über Ölleitungen zu beeinträchtigen, nicht unbedingt im Verwaltungsrat getroffen.
62. Hier sei auf die Stellungnahme des französischen Wettbewerbsrates<sup>12</sup> zur Beschwerde von Trapil gegen die Ernennung der SFDM zur Betreibergesellschaft der Ölleitung DMM verwiesen. In dieser Stellungnahme hat sich der Rat,

---

<sup>11</sup> Der Anschluss der anderen Tanklager Straßburgs an die ODC-Süd wäre technisch realisierbar; Voraussetzung wäre jedoch, dass TotalFina Durchleitungsrechte auf einem Gelände in ihrem Besitz gewährt.

<sup>12</sup> Stellungnahme des Wettbewerbsrates vom 28. September 1993.

als es darum ging, die Gefahr der Begründung eines Wettbewerbsproblems auszuschließen, weder auf die betreffenden Rechtsvorschriften noch auf die Präsenz der Regierungskommissare berufen. Die Kommission ist der Ansicht, dass auch sie sich nicht allein auf die Präsenz von Regierungskommissaren verlassen darf, wenn es darum geht auszuschließen, dass eine beherrschende Stellung begründet oder verstärkt wird.

63. Laut den von der Kommission angehörten Drittparteien bieten die Rechtsvorschriften, die die Tätigkeit der Betreibergesellschaften von Ölleitungen regeln, nicht genügend Sicherheiten bezüglich der Festsetzung der Nutzungsentgelte und der Nutzung der Kapazitäten. Das Unternehmen TotalFina/Elf wird bei jeder dieser Ölleitungen der kontrollierende Aktionär und zugleich der bei weitem wichtigste Kunde und Nutzer sein. Einige Kunden meinen, TotalFina/Elf könnte sich dieser Ölleitungen wie einer Wirtschaftswaffe bedienen, um ihr Einzelhandelsgeschäft zu destabilisieren. Eine solche Destabilisierung könnte sich ohne weiteres in einer Entscheidung über Preiserhöhungen im Außernetzverkauf äußern, gegen die sich die Kunden nicht zur Wehr setzen können.

Die Verteilertanklager

64. Was die Lagerlogistik anbelangt, so wird TotalFina/Elf an den weitaus meisten Einfuhrtanklagern in Frankreich und an der Mehrzahl der für die Versorgung des Staatsgebiets wichtigen Tanklagern in hohem Maße beteiligt sein. Das fusionierte Unternehmen wird auch die Kontrolle über einen großen Anteil der Verteilertanklager im Landesinneren [45-55%] und der Küstentanklager [40-50%] haben.

	Nord	Normandie/ Region Paris	West/Mitte	Ost	Süd	Rhône/ Bourgogne
Verteiler- und Küstentanklager	[70-80%]*	[35-45%]*	[45-55%]*	[45-55%]*	[45-55%]*	[35-45%]*
Trapil	-	Kontrolle	Kontrolle	Kontrolle	-	-
ODC	-	-	-	Hauptnutzer	-	-
SPMR	-	-	-	-	Kontrolle	Kontrolle
DMM	-	Kontrolle	Kontrolle	Kontrolle	-	-

65. Bei der Berechnung der von TotalFina/Elf kontrollierten Anteile an der Verteilertanklagerkapazität wurden die Verteilertanklager im Landesinneren, die sogenannten Küstentanklager und die Einfuhrtanklager ohne Anschluss an Massenbeförderungsmittel berücksichtigt. Nicht berücksichtigt wurden hingegen Tanklager, die nur eine Pufferfunktion haben und zur Regulierung der Durchflussmenge einer Ölleitung dienen, wie z.B. die in Vienne.
66. In der Region Nord hat sich Total im Rahmen des Total/Fina-Verfahrens verpflichtet, Beteiligungen an zwei Tanklagern (DPC St. Pol und EP Valenciennes) abzugeben, die den Liefermengen von Fina in der Region entsprechen. Durch das Hinzukommen von Elf, die die restlichen Anteile an EP Valenciennes hält, werden die von der Kommission in dem Verfahren Total/PetroFina gebilligten Maßnahmen annulliert. Das neue Unternehmen wird

auch das Tanklager Féloy in Belgien kontrollieren, das über eine Ölleitung mit der TotalFina-Raffinerie in Antwerpen verbunden ist. Laut den Umfrageergebnissen der Kommission und den bei der Anmeldung erteilten Auskünften werden die Parteien etwa [70-80%]\* der Lagerkapazität direkt kontrollieren.

67. In der zwischen Le Havre, dem Seine-Tal und der Region Paris gelegenen Zone halten TotalFina und Elf Anteile von 10 der insgesamt ungefähr 15 Tanklager der Region Paris. Die wichtigsten Tanklager sind Fina Nanterre und Elf Antar Gennevilliers im Norden von Paris sowie CIM Grigny (kontrolliert von Elf) im Süden von Paris. Die Klientel dieser Tanklager sind Großvertriebsfirmen und Heizöllieferanten. Die Tanklager verfügen über ausgewogene Kapazitäten zur Lagerung von Benzin und Dieselkraftstoff oder Heizöl, so dass die unabhängigen Händler mit Mehrprodukttankfahrzeugen vorfahren können. Gegenwärtig ist es nicht möglich, Kapazität in einem Tanklager zu mieten, an dem TotalFina/Elf nicht mehrheitlich beteiligt wäre, denn die Tanklager, die nicht TotalFina oder Elf gehören, sind entweder für Dritte nicht zugänglich oder zu klein und deshalb nicht flexibel genug. Das neue Unternehmen wird ca. [35-45%]\* der Verteilertanklagerkapazitäten der Region Normandie/Region Paris direkt kontrollieren.
68. In der Region West/Mitte (Bretagne, Nantes, Tours, Orléans) wird das neue Unternehmen das Tanklager in Vern kontrollieren. Dank dieser Erweiterung der Raffinerie in Donges hat Elf großen Einfluss auf die Region Nantes und den mittleren Teil der Bretagne. Elf kann auf dem Seewege auch die Tanklager in Brest, La Rochelle und Bordeaux beliefern. Es besteht die Gefahr, dass die Gebiete Mans und Lorient nach dem Zusammenschluss monopolisiert werden. In Orléans wird TotalFina/Elf ein Tanklager (EPS) kontrollieren und an einem zweiten Tanklager (mit Shell und Esso) beteiligt sein. In Tours wird das neue Unternehmen in zwei von drei Tanklagern in St. Pierre des Corps stark präsent sein; das dritte (CCMP) ist gesättigt. Das neue Unternehmen wird etwa [45-55%]\* der Verteilerlagerkapazitäten kontrollieren.
69. Im Süden und Südwesten (Midi-Pyrénées) wird das neue Unternehmen die meisten des Verteilertanklager kontrollieren, darunter zwei von drei Tanklagern in Toulouse. Die Tanklager im Süden und Südwesten sind durch die Tätigkeit der Aktionäre oft mehr als gesättigt (Beispiel: EPPA Puget sur Argens) oder haben wegen der Probleme bei der Bewirtschaftung der Ölleitung SPMR immer wieder Versorgungsengpässe. Das neue Unternehmen wird etwa [45-55%]\* der Verteilerlagerkapazitäten der Region Süd direkt kontrollieren.
70. In der Region Lyon würde das neue Unternehmen das größte Tanklager von Lyon (EPL) kontrollieren. Dieses Tanklager hat den Vorteil, als einziges über ein Flussterminal zu verfügen, so dass es die Ladung der Tankleichter aus Elf Feyzin aufnehmen kann. Dieses Tanklager, in dem Elf dominiert, ist das Tanklager, das zusammen mit dem Tanklager in Saint Priest die größte Kapazität für Dritte in der Region bereitstellt. Ist TotalFina erst einmal Mehrheitsaktionär von EPL, so ist aufgrund der bisher von TotalFina verfolgten Politik (Schließung ihrer Tanklager für Dritte) damit zu rechnen, dass dann das Tanklager viel weniger offen sein wird. Das Tanklager in Saint-Priest (CPA), an dem TotalFina/Elf erheblich beteiligt sein wird, ist das am meisten genutzte Tanklager der Region. Obwohl seine Kapazität erweitert wurde, kann es als

gesättigt angesehen werden (Tanklager, das die höchste Umschlagquote in Frankreich hat), denn es verfügt nur in begrenztem Maße über Kapazität zur Aufnahme und Befüllung von Tankfahrzeugen. Die vier Tanklager in Vienne (Shell, Esso, TotalFina und SPMR) können EPL oder St. Priest nicht ersetzen, weil sie keine Befüllungsanlage für Tankfahrzeuge haben. Bei diesen Tanklagern handelt es sich eigentlich um Lieferterminals der Ölleitung SPMR. Die anderen Tanklager (wie BP Clermont) sind entweder zu klein für den wachsenden Bedarf, oder sie bieten nur ein Erzeugnis an, so dass die unabhängigen Verkäufer nicht mit Mehrprodukttankfahrzeugen vorfahren können, um ihre Verkaufsstellen zu versorgen. Durch ihre Stellung im Tanklager EPL (einziges großes Tanklager, das Kapazitäten vorhält) wäre TotalFina/Elf in der Lage, das künftige Wachstum des Außernetzverkaufs in Lyon an sich zu binden, [...]\*. Das neue Unternehmen wird ca. [35-45%]\* der Verteilerlagerkapazität in der Region Rhône/Bourgogne direkt kontrollieren.

71. In der Region Straßburg wird das vereinte Unternehmen von drei Einfuhrtanklagern eines (GPS) kontrollieren und an einem der beiden anderen (SES) beteiligt sein. Außerdem besteht ein Engpass hinsichtlich der Verbindung zwischen dem Einfuhrtanklager SES und der Ölleitung ODC: sie ist nur auf dem Umweg über das dann von TotalFina/Elf kontrollierte Einfuhrtanklager GPS möglich. Das neue Unternehmen wird [45-55%]\* der Lagerkapazität in der Region Ost kontrollieren.
72. Der Erdölsektor in Frankreich ist dadurch gekennzeichnet, dass die Erdöllogistik fast immer von integrierten Erdölunternehmen beherrscht wird. Hinzukommt, dass wegen der Umweltprobleme und der Ausdehnung der städtischen Ballungsräume kaum neue Tanklager gebaut werden dürften; vielmehr besteht die Tendenz, vorhandene Anlagen zu schließen (z.B. in der Region Paris).
73. Anders als in anderen Ländern der Gemeinschaft (wie Deutschland oder dem Vereinigten Königreich) ist das reine Tanklagergewerbe in Frankreich kaum präsent. In der Tat ist die Marktposition solcher Unternehmen wie z.B. Oiltanking oder VOPAK bescheiden. VTG ist nicht mehr am Markt. Der einzige expandierende Tanklagerbetreiber ist bisher CPA. Nach der Fusion wird das Kapital von CPA zu 38,8% von TotalFina/Elf kontrolliert werden, die somit in der Lage wäre, jede weitere Entwicklung des Unternehmens zu bremsen. Hinzukommt, dass Elf zur Zeit ein wichtiger Kunde von CPA ist (vor allem in Dünkirchen), so dass das Unternehmen nur eine beschränkte Bewegungsfreiheit hat.
74. Zusammenfassend ist festzustellen, dass TotalFina/Elf die Einfuhr, die Beförderung und damit die Versorgung des gesamten französischen Staatsgebiets mit Raffinerieprodukten in einem hohen Maße kontrollieren wird.
  - Auch die konkurrierenden Raffineriebetreiber werden von der Logistik von TotalFina/Elf abhängig sein

75. Nach dem Zusammenschluss wird die Marktposition der Akteure<sup>13</sup> entsprechend ihrer Verteilung auf die vorstehend genannten sechs Regionen wie folgt sein:

Position im Außernetzgeschäft nach Produkten und Regionen					
1998	TFE	Mitbewerber A	Mitbewerber B	Mitbewerber C	Sonstige
<b>Süd</b>					
Benzin	[30-40%]*	20% - 30%	10% - 15%	20% - 30%	5 - 10%
Diesel	[25-35%]*	15% - 20%	10% - 15%	30% - 40%	10% - 15%
Heizöl	[25-35%]*	20% - 30%	5 - 10%	20% - 30%	5 - 10%
<b>West - Mitte</b>					
Benzin	[75-85%]*	5 - 10%	10% - 15%	< 5%	< 5%
Diesel	[70-80%]*	10% - 15%	10% - 15%	< 5%	< 5%
Heizöl	[40-50%]*	20% - 30%	15% - 20%	5 - 10%	< 5%
<b>Normandie - Pariser Region</b>					
Benzin	[40-50%]*	15% - 20%	15% - 20%	20% - 30%	< 5%
Diesel	[40-50%]*	10% - 15%	15% - 20%	20% - 30%	< 5%
Heizöl	[30-40%]*	20% - 30%	15% - 20%	20% - 30%	< 5%
<b>Nord</b>					
Benzin	[85-95%]*	< 5%	< 5%	< 5%	< 5%
Diesel	[80-90%]*	< 5%	< 5%	5 - 10%	< 5%
Heizöl	[70-80%]*	5 - 10%	< 5%	10% - 15%	< 5%
<b>Ost - Alsace - Lorraine</b>					
Benzin	[40-50%]*	< 5%	30% - 40%	10% - 15%	< 5%
Diesel	[40-50%]*	5 - 10%	30% - 40%	10% - 15%	< 5%
Heizöl	[50-60%]*	15% - 20%	15% - 20%	5 - 10%	< 5%
<b>Rhône - Auvergne - Bourgogne</b>					
Benzin	[70-80%]*	5 - 10%	10% - 15%	< 5%	< 5%
Diesel	[70-80%]*	15% - 20%	10% - 15%	< 5%	< 5%
Heizöl	[40-50%]*	30% - 40%	15% - 20%	< 5%	< 5%

Quelle: Antworten auf die Fragebögen der Kommission

76. Die Mitbewerber im Raffineriegeschäft wären außerstande, von einer Nachfrageänderung zu ihren Gunsten im Gefolge einer von TotalFina/Elf eingeleiteten Erhöhung der Außernetzverkaufspreise zu profitieren, denn für eine flächendeckende Versorgung reichen ihre Verteilertanklager nicht aus. Außerdem bräuchten sie zum Vertrieb ihrer Erzeugnisse Zugang zu den dann von TotalFina/Elf kontrollierten Ölleitungen Trapil, DMM und SPMR.

77. TotalFina hat die Kommission darauf aufmerksam gemacht, dass der Anteil der Erzeugnisse, die aus Raffinerien ihrer französischen Mitbewerber kommen und von diesen Mitbewerbern auf dem Einzelhandelsmarkt verkauft werden, größer ist als der Anteil der Raffinerieprodukte, die von TotalFina und Elf produziert werden und für die Tankstellennetze beider Unternehmen bestimmt sind. Die anderen Raffineriebetreiber nutzen also die wenigen von ihnen kontrollierten Tanklager in erster Linie für sich selbst und verfügen in diesen Tanklagern kaum über Kapazität, die sie gegebenenfalls anderen Nutzern anbieten könnten.

78. Die konkurrierenden Raffineriebetreiber geben an, dass sie bei einer Preiserhöhung durch TotalFina/Elf in bestimmten Gebieten, wo sie über freie

<sup>13</sup> NB: Die Marktanteile von TotalFina/Elf bei Heizöl sind zu niedrig angesetzt; das Heizöl, das die Elf-Gruppe an ihre Tochtergesellschaften verkauft, sind in den Zahlen nicht berücksichtigt.

Kapazitäten verfügen (z. B. in den Regionen unteres Seinetal und Berre/Marseille) zusätzliche Mengen auf den Markt werfen könnten. In den anderen Regionen, wo sie bei einer oder mehreren Erzeugnisgruppen (Benzine oder Destillate) den Bedarf nicht decken, könnten sie dies nicht, es sei denn durch Zukäufe bei konkurrierenden Raffineriebetreibern oder auf dem Cargomarkt (Nordwesteuropa und Mittelmeergebiet).

79. Nun hängt die Einfuhr zusätzlicher Mengen von der Kapazität der Einfuhr-tanklager ab, und die konkurrierenden Raffineriebetreiber geben an, dass ihre Kapazität hierfür gering sei – außer bei den Tanklagern, die sie sich mit TotalFina und Elf teilen. Da die konkurrierenden Raffineriebetreiber nur Minderheitsbeteiligungen an den Tanklagern halten, besteht für sie keinerlei Garantie, dass sie zusätzlich benötigte Kapazitäten auch erhalten werden. Da beispielsweise Exxon von seinen insgesamt 25 Tanklagern in Frankreich 23 gemeinsam mit TotalFina und Elf besitzt, dürfte die Antwort von Exxon im Falle einer von TotalFina und Elf beschlossenen großen Rationalisierung anders lauten.
80. TotalFina gibt an, sie habe eine Vorreiterrolle bei der Öffnung der Logistikkapazitäten für Wiederverkäufer, die keine Raffineriebetreiber sind, gespielt. Wenn dies so ist, gäbe es durch den Wegfall des Wettbewerbs zwischen TotalFina und Elf einen Anreiz weniger für die Aufrechterhaltung der Öffnung des Logistiksystems. Häufig sind die Tanklager gemeinsames Eigentum mehrerer Raffineriebetreiber (sogenannte Gemeinschaftstanklager), darunter TotalFina und/oder Elf. Zu einer Öffnung für den Zugang Dritter müssen dann beide ihr Einverständnis erteilen. Solange die beiden Unternehmen im Wettbewerb stehen, haben beide ein Interesse daran, dass Dritten (z.B. den VMK) der Zugang an einem Tanklager ermöglicht wird, das eines von ihnen sich mit anderen Raffineriebetreibern teilt. Denn lehnt eines von ihnen (z.B. TotalFina) dies ab, dann können sich die VMK an das nächste Tanklager wenden, an dem der andere Raffineriebetreiber (z.B. Elf) beteiligt ist, so dass ihre Tankstellennetze in jedem Fall versorgt werden. Dieser Anreiz entfällt jedoch, wenn es für TotalFina/Elf nicht mehr eine ausreichend starke Konkurrenz durch andere Tanklager gibt. TotalFina und Elf sind die einzigen Akteure mit generellen Überkapazitäten im Lagerbereich. Und TotalFina jedenfalls lässt nur eine sehr begrenzte Öffnung ihrer Tanklager zu.
81. In ihrer Antwort auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte gibt Elf an, dass die Kommission den Grad der Öffnung der Einfuhrtanklager konkurrierender Raffineriebetreiber nicht berücksichtigt habe. Es ist richtig, dass diese Raffineriebetreiber für die meisten ihrer Tanklager Durchleitungsverträge mit Dritten abgeschlossen haben. Jedoch handelt es sich in erster Linie um Kapazitäten, die an Gesellschaften vermietet wurden, die ihr Erzeugnis kaufen, und dies hat keine Auswirkungen auf den Wettbewerb am Außernetzverkaufsmarkt.
82. Und schließlich bringt die Öffnung der Tanklager nur dann etwas, wenn auch die Ölleitungen, über die sie beschickt werden, zu marktüblichen Bedingungen zugänglich sind. Dies aber wäre nicht der Fall, denn nach der Fusion hätte TotalFina/Elf die Kontrolle über alle diese Ölleitungen.

83. Unter diesen Bedingungen haben die konkurrierenden Raffineriebetreiber kein Interesse daran, auf Konfrontationskurs zu TotalFina/Elf zu gehen, indem sie bei einer Preiserhöhung nicht nachziehen. Im Gegenteil: Sie würden sich rational verhalten, wenn sie eine von TotalFina/Elf betriebene Politik der Preiserhöhung auf dem Außernetzverkaufsmarkt oder der Ausgrenzung der netzunabhängigen Einzelhändler mitmachen würden.
- Schlussfolgerung: keiner kommt an TotalFina/Elf vorbei
84. Es wird in allen genannten sechs großen Regionen Raffinerien von TotalFina/Elf geben; damit wird das neue Unternehmen in der Lage sein, aus eigener Kraft das gesamte französische Staatsgebiet zu versorgen.
85. Eine flächendeckende Versorgung durch die konkurrierenden Raffineriebetreiber ist dagegen nicht möglich. BP/Mobil, Esso und Shell verfügen nur im Seine-Tal und am Etang de Berre über Raffinerien. Die Untersuchung zeigt, dass der Handel mit den anderen integrierten Erdölunternehmen, darunter vor allem TotalFina und Elf, [...] ihrer Lieferungen ausmacht, wobei dieser Anteil in der Region Nord höher ist [...]\*. Die Elf-Raffinerie in Donges (bei Nantes) als einziger Raffineriekomplex zwischen den südlichen Seine-Gebiet und der spanischen Grenze beliefert einen Großteil der Tankstellennetze der anderen Raffineriebetreiber in diesem großen Gebiet. Wollen BP/Mobil, Esso und Shell weiterhin ihr Netz in ganz Frankreich beliefern, so sind sie auf TotalFina/Elf angewiesen, ob es nun um die Einfuhr und die Beförderung oder um den Einkauf von Raffinerieprodukten bei Raffinerien geht.
86. Außerdem besteht für TotalFina/Elf, die dann das gesamte Staatsgebiet allein versorgen kann, die Möglichkeit, die gegenseitigen Lieferverträge mit den anderen Raffineriebetreibern zu beenden bzw. ihre Bedingungen zu diktieren. Ein solches Ungleichgewicht zwischen den Raffineriebetreibern – nur einer von ihnen verfügt (neben einer starken Position bei den Einfuhrtanklagern) über Produktionszentren auf dem gesamten Staatsgebiet – könnte den Wettbewerb in einem Sektor, auf dem wegen der Transportkosten und der Gleichartigkeit des Erzeugnisses der Warenaustausch zwischen Erzeugern gängige Praxis ist, stark beeinträchtigen. Diese Situation könnte zu einer erheblichen Zunahme des Marktanteils von TotalFina/Elf im Außernetzverkauf führen.
87. Angenommen, TotalFina/Elf würde weniger Warenaustausch durch ‚Swaps‘ betreiben, dann würde dies in einigen Regionen dazu führen, dass bei den anderen Raffineriebetreibern die verfügbaren Kapazitäten zunehmen. Die Logistik der konkurrierenden Raffineriebetreiber ist jedoch auf ihren Bedarf zugeschnitten, d.h. sie verfügen in der Regel nicht über Logistikkapazitäten für den Vertrieb in ganz Frankreich. Umgekehrt wird das neue Unternehmen mit seiner flächendeckenden Logistik in der Lage sein, seine Erzeugnisse in Regionen abzusetzen, wo früher TotalFina und Elf auf Tauschgeschäfte mit anderen Raffineriebetreibern angewiesen waren, beispielsweise an der südlichen Atlantikküste oder an der westlichen Mittelmeerküste.
88. TotalFina bringt vor, dass sie bei einer Beendigung der gegenseitigen Lieferverträge mit den anderen Raffineriebetreibern auf dem französischen

Staatsgebiet der Gefahr von Vergeltungsmaßnahmen auf dem Gebiet anderer Mitgliedstaaten ausgesetzt wäre. Es ist jedoch festzustellen, dass TotalFina/Elf mit Raffinerien im Vereinigten Königreich, in Deutschland, in den Niederlanden, in Belgien und in Spanien der führende Raffineriebetreiber in Europa wäre. Kein anderer Raffineriebetreiber wäre in der Lage, in einem anderen Land Druck auf TotalFina/Elf auszuüben, da er nirgendwo eine beherrschende Position innehat, die dies ermöglichen würde. Weder Exxon/Mobil, noch BP, noch Shell haben auf einem nationalen Markt eine Vormachtstellung, wie dies bei TotalFina/Elf der Fall sein wird. Diese Raffineriebetreiber hätten also nicht die Marktmacht, die notwendig wäre, um Vergeltungsmaßnahmen gegenüber TotalFina/Elf durchzuführen. Wirksam wäre nur, wenn sich die anderen Raffineriebetreiber in ihrem Verhalten gegenüber TotalFina/Elf einig wären, aber dies ist sehr unwahrscheinlich, denn die Interessen und Marktpositionen in den anderen Mitgliedstaaten sind unterschiedlich. Da außerdem nicht alle Raffineriebetreiber Europas auch in Frankreich präsent sind (Beispiel: Texaco, Conoco oder Philips), kann sich das neue Unternehmen TotalFina/Elf, sicher sein, dass es sich unabhängig von seinem Verhalten in Frankreich in Europa versorgen kann.

89. Bezüglich der VMK besteht auf dem Einzelhandelsmarkt zwischen TotalFina/Elf und den anderen Raffineriebetreibern Interessenkonvergenz, denn durch Ausnutzung einer günstigen Kostenstruktur üben die VMK auf die Raffineriebetreiber einen starken Wettbewerbsdruck aus. Wenn die anderen Raffineriebetreiber nach einer von TotalFina/Elf ausgehenden Preiserhöhung ihre Preise im Außernetzverkauf entsprechend anpassen würden, könnten die VMK und sonstigen unabhängigen Händler dies nicht durch Einfuhren ausgleichen, und alle Raffineriebetreiber würden dann auf beiden Märkten größere Gewinne erzielen.
90. Aufgrund der Tatsache, dass die Position der anderen Raffineriebetreiber zu schwach ist, wirksame Vergeltungsmaßnahmen im Ausland ungewiss sind und ein gemeinsames Interesse an höheren Gewinnspannen im Außernetzverkauf und im Einzelhandel besteht, wäre es nur logisch, wenn sie sich genauso verhielten wie TotalFina/Elf.

- Analyse der Nachfrage: Der Nachfragedruck reicht nicht aus

91. Aus dem vorstehend Erläuterten ergibt sich, dass es bei einer etwaigen Preiserhöhung durch TotalFina/Elf nur im Interesse der anderen Raffineriebetreiber sein kann, ihre Preise gleichfalls zu erhöhen. Aufgrund ihrer vertikalen Integration sind die konkurrierenden Raffineriebetreiber besser als ihre Konkurrenten im Einzelhandel (die VMK, die Kraftstoffe verkaufen, und die unabhängigen Heizöllieferanten) vor einer missbräuchlichen Ausnutzung der starken Marktposition von TotalFina/Elf (z.B. Erhöhung der Preise für Raffinerieprodukte im Außernetzverkauf) geschützt. Eine Erhöhung der Außernetzverkaufspreise hätte auf ihre Kostenstruktur kaum Auswirkungen, die Kosten ihrer nicht integrierten Konkurrenten dagegen würden steigen. Die unabhängigen Einzelhändler haben zur Logistikkette nur teilweise Zugang. Einige (wie Carfuel und Distriservice) halten Beteiligungen an Tanklagern, andere (wie Siplec und Petrovex) nicht. Und wenn Beteiligungen an Tanklagern

gehalten werden, dann nur in bestimmten Gebieten und in der Regel an Tanklagern, die von TotalFina/Elf kontrolliert werden.

92. Es bleibt nun noch zu untersuchen, ob die Nachfragemacht der unabhängigen Wiederverkäufer (z.B. der VMK) eine solche Preiserhöhung verhindern könnte. Hierzu wäre erforderlich, dass sie Raffinerieprodukte einführen, sei es durch Einkäufe auf dem Cargomarkt, sei es über internationale Händler. Allerdings sind die VMK nur teilweise in die Logistikkette integriert. Sie haben nicht genügend Lagerkapazität in Einfuhrtanklagern und keine Beteiligung an Ölleitungen, die sie brauchen, um ihre Erzeugnisse befördern zu können.
93. Die VMK sind gleichzeitig Kunden und Konkurrenten der Raffineriebetreiber. 1998 bezogen sie ihre Erzeugnisse zu [...] von den Raffineriebetreibern. Der Rest kam von internationalen Händlern (Cargill, Dreyfus Energie, MVW, Société Générale Energie, Lagerhauser, Bolloré usw.). TotalFina/Elf wird jedoch in der Lage sein, den Zugang der internationalen Händler zu den von ihr kontrollierten Infrastrukturen zu beschränken.
94. Wie vorstehend schon dargelegt gibt es derzeit nur ein Tanklager, das von Picoty in La Pallice, auf das TotalFina/Elf keinen Einfluss haben. Aber dieses Tanklager hat nur eine Kapazität von 213 500 m<sup>3</sup>, die bereits ausgelastet ist. Selbst bei einer theoretisch möglichen Umschlagquote von 10 würden die Einfuhrmengen, die man darin lagern kann, nicht ausreichen, damit sich für TotalFina/Elf eine Erhöhung der Außernetzverkaufspreise nicht lohnt. Dies gilt um so mehr, als über dieses Tanklager nur ein kleiner Teil der Region West/Mitte, aber keine der fünf anderen Regionen mit Einfuhrerzeugnissen versorgt werden kann.
95. Selbst wenn man für die Zwecke der Analyse annimmt, dass CPA völlig unabhängig im Betrieb seiner Einfuhrlager sei, ist recht unwahrscheinlich, dass durch Einfuhren erreicht werden könnte, dass sich für TotalFina/Elf eine Preiserhöhung in einer der sechs genannten Regionen nicht rentiert. In der Region Nord hätte TotalFina/Elf die Möglichkeit, CPA in Dünkirchen finanziell unter Druck zu setzen, indem es DPC in St. Pol besonders günstige Bedingungen anbietet [...]. In der Region Normandie/Region Paris könnte gegenüber dem CPA-Tanklager Rouen eine ähnliche Strategie praktiziert werden. In der Region West/Mitte wäre dies nicht notwendig, denn das Tanklager StockBrest von CPA liegt isoliert und kann nur einen kleinen Teil der Bretagne versorgen, und auch das Tanklager Picoty in La Pallice hat nur ein beschränktes Einzugsgebiet. In der Region Süd würde nur das Tanklager in Frontignan nicht von TotalFina/Elf kontrolliert werden, das diesem Standort, der ohnehin schon seine Probleme hat, ohne weiteres endgültig die Überlebenschancen entziehen könnte, [...] oder andere potenzielle Kunden in die eigenen Tanklager in Sète oder Port la Nouvelle lockt.
96. An diesem Beispiel ist zu sehen, dass TotalFina/Elf in der Lage wäre, die konkurrierenden Einfuhrtanklager zu umgehen oder deren Wettbewerbsdruck in Grenzen zu halten. Das kombinierte Unternehmen könnte also die Durchleitungsentgelte für die von ihm kontrollierten Einfuhrtanklager erhöhen und sich dabei ziemlich sicher sein, dass die Konkurrenz ähnlich verfahren wird, was

wiederum bedeuten würde, dass der Wettbewerbsdruck der Importe auf eine mögliche Erhöhung der Außernetzverkaufspreise abnimmt.

97. Die folgende Tabelle zeigt, in welchem Maße TotalFina/Elf Einfluss auf die Außernetzverkaufspreise nehmen könnte. Selbst in der Annahme, dass die anderen Raffineriebetreiber in Frankreich in der Lage sind, bei einer Erhöhung der Preise von TotalFina/Elf mehr als bisher zu verkaufen, müssten bei gleichbleibendem Niveau der Verkaufsmengen von TotalFina/Elf mindestens 5 Mio. t eingeführt werden, damit sich auf dem französischen Markt Angebot und Nachfrage die Waage halten. Dies würde voraussetzen, dass die vorstehend genannten Einfuhrtanklager mit einer Umschlagquote von 5 bis 6 arbeiten. Da aber nur das CPA-Tanklager in Rouen an eine Ölleitung angeschlossen ist, dürfte eine Erhöhung der Umschlagquote dieser Tanklagern von heute auf morgen in der Praxis nicht möglich sein. Außerdem sei betont, wie unwahrscheinlich es ist, dass die konkurrierenden Raffineriebetreiber auf eine unabhängige Logistik zurückgreifen können, um ihre gesamte Produktion frankreichweit zu vertreiben. Und schließlich kommt noch hinzu, dass sie von einer Preiserhöhung profitieren würden, weil dadurch der Außernetzverkauf, gleichzeitig aber auch ihr Einzelhandelsgeschäft, lukrativer wird.

(1998)	Außernetz- verkäufe insgesamt	Netzverkäufe insgesamt	Verfügbare Mengen Dritter (Produktion – Netzverkäufe)	Saldo Außernetzver- käufe	Gegenwärtige Außernetz- verkäufe von TFE	Mindestein- fuhrmenge
	Mio. t	Mio. t	Mio. t	Mio. t	Mio. t	Mio. t
Benzin	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	
Diesel	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Heizöl	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*

Quelle: Berechnungen der Kommission auf der Grundlage der Angaben auf dem Formblatt CO

98. Somit ist die Wahrscheinlichkeit, dass sich die Wiederverkäufer gegen eine Preiserhöhung zur Wehr setzen könnten, gering. Jede VMK würde daher eine Preiserhöhung auf die Verbraucher abwälzen. Da gegenwärtig der Preisunterschied mehr als [...]\* französische Centimes beträgt, das sind mehr als [...]\* des Außernetzverkaufspreises (vor Steuern), wird der Einzelhandelsverkaufspreis, den die Wiederverkäufer den Endverbrauchern berechnen, unter dem der Raffineriebetreiber liegen.
99. [...]\*
100. TotalFina gibt an, dass die Kunden des Außernetzverkaufs und insbesondere die Verbrauchermärkte aufgrund der Nutzungsmöglichkeiten von Preisunterschieden und wegen ihrer starken Positionen auf dem Einzelhandelsmarkt durch den Zusammenschluss nicht in Abhängigkeit geraten würden. Laut TotalFina gingen 1998 [...]\* der von ihr im Außernetzverkauf insgesamt abgesetzten Erzeugnisse an die VMK; bei Benzin waren es sogar [...]\*.

101. Es handelt sich in der Tat um eine Nachfrage, die konzentriert und komplex ist. Dies bedeutet aber nicht, dass für die Nachfrageseite dadurch mehr Möglichkeiten bestünden, auf andere Angebote als das von TotalFina/Elf auszuweichen. Es ist den VMK gelungen, eine unabhängige Beschaffungspolitik aufzubauen (1998 deckten sie [...] \* ihres Bedarfs bei internationalen Händlern)<sup>14</sup>, indem sie sich auf die damals verfügbaren Logistikinstrumente stützten. Aufgrund der Kontrolle, die TotalFina/Elf über die Logistikkette ausüben wird, bestünde die Möglichkeit, VMK oder andere Einzelhändler, die bei einer Erhöhung der Einzelverkaufspreise nicht nachziehen, im Außernetzverkauf selektiv zu bestrafen.

### **2.3. SCHLUSSFOLGERUNG**

102. Das durch den Zusammenschluss entstehende neue Unternehmen wird in der Lage sein, einen großen Teil der Versorgungsquellen und der Logistikkette (Einfuhrtanklager, Beförderungsmittel und Verteilertanklager) für Raffinerieprodukte in Frankreich zu kontrollieren. TotalFina/Elf wird daher die Möglichkeit haben, seine Preise beim Außernetzverkauf von Benzin, Dieselkraftstoff und Heizöl in ganz Frankreich oder in einer der angegebenen Regionen zu erhöhen, ohne Reaktionen seitens der Konkurrenz oder der Kunden befürchten zu müssen, die die Vorteile der Preiserhöhung zunichte machen würden. Demzufolge wird mit dem Zusammenschluss eine beherrschende Stellung von TotalFina/Elf auf den Außernetzverkaufsmärkten für Benzin, Dieselkraftstoff und Heizöl entstehen, die eine erhebliche Beeinträchtigung eines wirksamen Wettbewerbs in diesen Märkten zur Folge hat.

## **3. DER MARKT FÜR DIE BEREITSTELLUNG VON LAGERKAPAZITÄT IN EINFUHR-TANKLAGERN MIT ANSCHLUSS ZU MASSENBEFÖRDERUNGSMITTELN**

### **3.1. Der Referenzmarkt**

#### *3.1.1. Sachlich relevanter Markt*

103. Einfuhrtanklager sind als Tanklager definiert, die die Ladung von Großraumbrautankschiffen aufnehmen können (30 000 bis 50 000 t). Sie sind für die Einlagerung sämtlicher Erdölerzeugnisse geeignet. Die wichtigsten Einfuhrtanklager verfügen über einen Anschluss zu zwei Massentransportmitteln. Ähnlich wie die Küstentanklager und die Verteilertanklager können sie auch der örtlichen Versorgung dienen.

104. Für die Bereitstellung von Einfuhrlagerkapazitäten mit Anschluss an Massentransportmittel besteht eine Nachfrage. Es handelt sich um die Nachfrage von Unternehmen an Standorten, die über das an das Einfuhrtanklager angeschlossene Massentransportmittel beliefert werden.

---

<sup>14</sup> 1998 wurden in Frankreich 23 Mio. t Raffinate eingeführt, davon 2 Mio. t Benzin und 11 Mio. t Dieselkraftstoff.

105. Es gibt in Frankreich acht Einfuhrtanklager mit Anschluss zu Massenbeförderungsmitteln<sup>15</sup>. Diese sind:

DPC St. Pol	gemeinsame Kontrolle (TotalFina und andere Raffineriebetreiber)	ODC (aber mit zwangsläufiger Passage durch die Total-Raffinerie in Mardyck; wird außerdem gegenwärtig zu 99% von dieser Raffinerie beliefert)	Nord und Ost
CPA Dünkirchen	-	ODC (aber mit zwangsläufiger Passage durch die Total-Raffinerie in Mardyck)	Nord und Ost
CPA Rouen	-	Trapil, anschließend DMM	Normandie/Region Paris, Mitte und Ost
CIM Le Havre	gemeinsame Kontrolle (Elf und Compagnie Nationale de Navigation)	Trapil, anschließend DMM	Normandie/Region Paris, Mitte und Ost
StockBrest	TotalFina/Elf : 40%	Eisenbahn	West
Donges St. Nazaire	Kontrolle Elf	DMM	West, südliche Region Paris, Mitte und Ost
DPA Ambès / Bassens	TotalFina 27,9%, Elf 22,4% : nach Zusammenschluss alleinige Kontrolle	Eisenbahnanschluss mit der Möglichkeit des Versands ganzer Zugladungen der vorher per Pipeline aus Pauillac und Ambes bezogenen Erzeugnisse	West
DP Fos	Erwerb der Kontrolle durch TotalFina/Elf  TotalFina 25,7%, Elf 25,7%	SPMR sowie zwei Eisenbahnstrecken nach Toulouse bzw. Dijon	Süd, Rhône/Bourgogne und Toulouse

<sup>15</sup> Die Tanklager von Lorient und Port La Nouvelle sind zwar für die Aufnahme von Großraumschiffsladungen geeignet, aber nicht an Massenbeförderungsmittel angeschlossen. Sie haben daher nur ein Einzugsgebiet von 100 bis 150 km. Das Shell-Tanklager in Pauillac ist bei der Beförderung der hauptsächlichsten Erzeugnisse von DPA abhängig, da es nicht über Verladeanlagen für Tanklastwagen oder Kesselwagen und auch nicht über einen Anschluss an eine Ölleitung verfügt (außer über das DPA-Tanklager in Bassens).

106. Bei einer Preiserhöhung für die Bereitstellung von Einfuhrlagerkapazität in sämtlichen Einfuhrtanklagern mit Anschluss an Massenbeförderungsmittel bliebe den Nachfragern nur die Möglichkeit, auf Küstentanklager oder auf Einfuhrtanklager auszuweichen, die zwar eine große Einlagerungskapazität, aber keinen Anschluss zu Massenbeförderungsmitteln haben. Allerdings sind letztere gerade wegen ihres fehlenden Zugangs zu den Massenbeförderungsmitteln in der Praxis kaum geeignet, die Kapazitäten der an die Massenbeförderungsmittel angeschlossenen Einfuhrtanklager zu ersetzen. Die Küstentanklager wiederum sind zu klein, wodurch keine Großraumtankschiffe anlegen können, so dass ihre Beschaffungskosten höher sind. Die Markterhebung hat gezeigt, dass die Beförderung auf Tankleichtern mit einem Fassungsvermögen von 10 000 t um 35% teurer ist als die Beförderung mit Großraumtankschiffen (30 000 t und mehr). Die Küstentanklager hätten den doppelten Nachteil, dass die Nutzung mit höheren Kosten verbunden wäre und keine Weiterbeförderung durch Massenbeförderungsmittel möglich ist.
107. Aus diesen Gründen gibt es bezüglich der Bereitstellung von Einfuhrlagerkapazität keine rentabel erscheinende Alternative zu den Einfuhrtanklagern mit Anschluss an Massenbeförderungsmittel.

### *3.1.2. Räumlich relevanter Markt*

108. Wie bereits dargelegt wurde (siehe Randnummer 21 ff.), ist die Logistikinfrastruktur in Frankreich ausgehend von den Raffinerien und Einfuhrtanklagern strukturiert. Diese Produktquellen versorgen verschiedene französische Regionen über fünf Ölleitungen und in beschränktem Maße auch über die Eisenbahn. Die Nachfrage nach der Bereitstellung von Lagerkapazität in Einfuhrtanklagern kann für jedes der besagten Einfuhrtanklager aus verschiedenen Regionen kommen. Die Einfuhrtanklager an der Atlantikküste und an der Küste des Ärmelkanals haben Verbindung zu den Regionen West/Mitte, Nord, Normandie/Region Paris und Ost. Unter anderem können Teile der Regionen West/Mitte und Ost sowohl über die Ölleitung DMM als auch über die Ölleitung Trapil versorgt werden. Ähnlich kann die Versorgung der Region Ost über die Ölleitungen Trapil, ODC-Nord und DMM erfolgen. Aufgrund dessen haben die Nachfrager die Möglichkeit, zwischen den genannten Einfuhrtanklagern mit Anschluss an Massenbeförderungsmittel zu wählen. Lediglich für die Einfuhrtanklager an der Mittelmeerküste wie DP Fos ist die Nachfrage regional begrenzt, und es gibt keine anderen Einfuhrtanklager, die erstere unmittelbar ersetzen könnten. Daher versorgt DP Fos die Regionen Süd und Rhône/Bourgogne. Somit lassen sich zwei räumlich relevante Märkte bestimmen, nämlich die Nordhälfte und die Südhälfte Frankreichs. Die Analyse würde aber auch nicht anders ausfallen, wenn der räumlich relevante Markt ganz Frankreich umfassen würde.

### *3.1.3. Erheblicher Teil*

109. Aufgrund ihrer geografischen Ausdehnung, ihrer Bevölkerung und der Rolle der Einfuhren beim Handelsverkehr mit Raffinerieprodukten zwischen Frankreich und den anderen Mitgliedstaaten stellen die ermittelten räumlich relevanten

Märkte (entweder ein nördlicher und ein südlicher Markt oder ein nationaler Markt) einen erheblichen Teil des Gemeinsamen Marktes dar.

### 3.2. Bewertung

110. [...] ist für einen Marktbeteiligten die Verfügungsgewalt über eine eigene Logistik eine „unabdingbare Voraussetzung für die Qualität und Sicherheit der Versorgung, die unternehmerische Flexibilität und die Reaktionsfähigkeit im Krisenfall“. Bei ihrer Berechnung der Anteile an den Kapazitäten ging die Kommission von der Art der von TotalFina/Elf auf die Gesellschaften, die Eigentümer der Tanklager sind, ausgeübten Kontrolle aus (alleinige Kontrolle bzw. mit Partnern). Die durch die Vermietung an die SAGESS blockierten Kapazitäten wurden nicht von den operationellen Kapazitäten abgezogen. Die Berechnung ergab, dass TotalFina/Elf sogar bei Berücksichtigung von Frontignan [50-60%]\* der Einfuhrlagerkapazitäten kontrolliert, davon [40-50%]\* allein und [0-10%]\* mit Partnern.

111. Auf regionaler Ebene würde sich durch den Zusammenschluss folgende Situation ergeben:

	<b>Nordhälfte:</b> Nord, Normandie/Region Paris, West, Mitte, Elsass/Lothringen	<b>Südhälfte:</b> Süd, Rhône/Bourgogne (ohne Frontignan)
Einfuhrtanklager mit Anschluss an Massenbeförderungsmittel	[65-75%]*	[90-100%]*

112. TotalFina hat erklärt, dass die neue Gruppe nicht in der Lage sein würde, allein über die Zuweisung von Lagerkapazität für Einfuhrraffinate zu bestimmen, weil über die Hälfte der entsprechende Infrastruktur auch weiterhin zumindest teilweise von Betreibern kontrolliert würde, die nicht von der neuen Gruppe abhängig sind, und die Kapazität zur Versorgung des Marktes ausreichend groß sei, um der Nachfrage zu entsprechen.

113. Damit spricht die anmeldende Partei die Frage an, ob sich Tanklager, die von TotalFina/Elf gemeinsam mit einem oder mehreren Dritten kontrolliert werden, einer Strategie der Ausübung von Marktmacht durch TotalFina/Elf entgegenstellen würden. Dass sie sich so verhalten würden, ist aber wenig wahrscheinlich aufgrund der Blockadesituation in den leitenden Organen dieser Tanklager. Sollten die Dritten Raffineriebetreiber sein, dann hätten sie genauso wie TotalFina/Elf ein Interesse daran, den Tanklagerzugang für Nichtraffineriebetreiber zu sperren. Und sollten diese Dritten keine Raffineriebetreiber sein, dann träfe sie eine Blockadesituation viel härter als TotalFina/Elf (die zahlreiche Geschäftsfelder hat).

114. Auch wenn gegenwärtig die Lagerkapazitäten der konkurrierenden Raffineriebetreiber nicht optimal genutzt werden, werden diese dazu neigen, nach Möglichkeit eine gewisse strategische Lagerkapazität freihalten, um

(vorübergehende oder strukturell bedingte)<sup>16</sup> Produktionsrückgänge ausgleichen, Erzeugnisse ausführen oder an andere Standorte in Frankreich, wo sie über Produktionsreserven verfügen, befördern zu können, aber auch, um Erzeugnisse in Regionen einführen zu können, in denen die vorhandene Produktionskapazität nicht ausreicht, um den Bedarf zu decken. Und selbst wenn bei Benzin genügend Lagerkapazität vorhanden sein sollte, um einer zusätzlichen Nachfrage zu entsprechen, so gilt dies nicht für Heizöl und Dieselmotortreibstoff; hier sind die Lagerkapazitäten erheblich kleiner.

115. Was die Region Süd anbelangt, so käme es bei der Bewirtschaftung von DP Fos zu tiefgreifenden Veränderungen. Die Aktionäre des Tanklagers sind TotalFina (25,7%), Elf (25,7%), der unabhängige Tanklagerbetreiber Vopak (21,3%), der italienische Raffineriebetreiber Agip (13,8%) und der unabhängige Wiederverkäufer Thévenin-Ducrot (7,7%). Jeder der Aktionäre kann über eine Lagerkapazität verfügen, die seiner Kapitalbeteiligung entspricht. Will er einen Teil seiner Kapazität vermieten, so muss er sie zur Vermarktung dem Betreiber des Tanklagers überlassen. Vor dem Zusammenschluss lag es im Interesse aller Aktionäre, ihre freien Kapazitäten dem Tanklagerbetreiber zu überlassen, der laut Satzung zu deren Vermarktung verpflichtet war. So konnte der Tanklagerbetreiber Marktmacht zwar gegebenenfalls über die Preise ausüben, nicht aber über die verfügbaren Mengen. Nach der Fusion jedoch würde TotalFina/Elf die Kontrolle über das Tanklager erlangen. Sie wäre damit nicht nur der wichtigste Eigner von Kapazität, sondern de facto auch der Betreiber. Ihre Kapazitätsrechte als Aktionär wären größer als ihr Kapazitätsbedarf. Die überschüssige Kapazität würde zur Vermarktung einem Betreiber überlassen werden, der von sich selbst kontrolliert wird. Durch die Art und Weise, in der TotalFina/Elf mit ihren eigenen und den Kapazitäten der übrigen Anteilseigner verfährt, würde sie den Wettbewerb gleich in mehrerer Hinsicht kontrollieren. Zum einen würde sie die Überlassung ihrer eigenen Kapazitäten an den Betreiber, zum anderen die Tätigkeiten des Betreibers kontrollieren und könnte auf diese Weise Einfluss auf die Preise aller dem Betreiber zur Vermarktung überlassenen Kapazitäten – ihrer eigenen wie der der Mitgesellschafter – nehmen.
116. Was die Einfuhrlagerkapazitäten der Regionen Süd und Rhône/Bourgogne anbelangt, so gibt es für DP Fos kaum Konkurrenz. Zu nennen wären höchstens die Tanklager in Frontignan und Port La Nouvelle, deren Kapazität zwar groß ist, die aber wegen des fehlenden Massentransportmittels nur zur Versorgung von Kunden im Umland geeignet sind. Außerdem hat die Markterhebung Zweifel an der Attraktivität von Frontignan ergeben.
117. In der nördlichen Hälfte Frankreichs hat TotalFina/Elf auf dem Markt für die Bereitstellung von Einfuhrlagerkapazität nur einen Wettbewerber: den unabhängigen Tanklagerbetreiber CPA (mit Standorten in Dünkirchen, Rouen und Brest). Das neue Unternehmen würde jedoch, wie schon gesagt, eine Sperrminorität an CPA halten.

---

<sup>16</sup> Möglicherweise werden in den kommenden Jahren wegen der ständig steigenden Anforderungen an die Qualität der Erzeugnisse größere Mengen eingeführt, wenn einige einheimische Raffineriebetreiber vorübergehend nicht in der Lage sind, Erzeugnisse zu liefern, die die neuen Qualitätsstandards (niedriger Gehalt an ringförmigen Kohlenstoffverbindungen, Benzol und Schwefel) einhalten.

### 3.3. SCHLUSSFOLGERUNG

118. TotalFina/Elf wäre also in der Lage, sich des Logistikinstruments für die Einlagerung von Importraffinaten zu bemächtigen und den unabhängigen Betreibern den Zugang zu den Märkten für den Vertrieb von Erdölzeugnissen zu erschweren und zu verteuern. Der angemeldete Zusammenschluss führt zur Begründung einer beherrschenden Stellung auf den Märkten zur Bereitstellung von Lagerkapazität in Einfuhrtanklagern mit Anschluss zu Massenbeförderungsmitteln.

## 4. DER MARKT DER BEFÖRDERUNG VON RAFFINERIEPRODUKTEN ÜBER ÖLLEITUNGEN

### 4.1. Der relevante Markt

#### 4.1.1. Der sachlich relevante Markt

119. Die Ölleitungen zur Beförderung von Erdölfertigprodukten (Benzine, Dieselmotorenkraftstoff, Heizöl) sind Logistikinstrumente, die von verschiedenen Unternehmen des Erdölsektors – Raffineriebetreiber, freie Wiederverkäufer und Verbraucherketten – zum Empfang und zum Vertrieb von Raffinerieprodukten genutzt werden. Eine wichtige Bedingung für die Erhaltung des Wettbewerbs auf dem Markt des Kraftstoffvertriebs ist neben dem Vorhandensein unabhängiger Tanklager das Vorhandensein unabhängiger Ölleitungen.

120. Die wichtigsten Ölleitungen sind in der folgenden Tabelle aufgeführt:

Gebiet	Le Havre – Paris	Mittelmeergebiet – Rhône	Donges – Melun – Metz	ODC-Nord ODC-Süd
<b>Ölleitung</b>	<b>Trapil</b>	<b>SPMR</b>	<b>DMM</b>	<b>ODC</b>
<b>Betreiber</b>	Trapil	Trapil	SFDM (vor 1993 Trapil)	Trapil
<b>Aktionäre</b>	TotalFina (35%) / Elf (27%), Esso (11,67%), BP (6,42%), Shell (14,62%) Mobil (5,74%)	TotalFina (32,5%) / Elf (14,1%) + Trapil (5%), Esso (14,16%), BP (12,16%), Shell (16,16%) Mobil (3%), Petrofrance (1,55%), TD (0,8%), Propetrol (0,55%)	Elf (49%) / CNN (31%) / Port Nantes St. Nazaire (10%) / Bolloré (10%)	NATO
<b>Mittlerer Durchsatz</b>	450 – 1800 m <sup>3</sup> /h	550 – 1200 m <sup>3</sup> /h	360 m <sup>3</sup> /h	
<b>Nennweite (Zoll)</b>	10/12	10/12	10/12	
<b>Herkunft: Raffination / Einfuhr</b>	91% / 9%	93% / 7%	100% / 0%	100% / 0%
<b>Durchsatz in t 1995</b>	18 678	8 448	2 308	2 050
<b>Durchsatz in t 1998</b>	20 967	9 020	2 949	2 692

121. Die Beförderung der Erdölendprodukte ist in der Regel eine „interne“ Tätigkeit der Raffineriebetreiber, die die Endprodukte ab Einfuhrlager oder Raffinerie in

ihre eigene Lagerinfrastruktur befördern. Die Raffineriebetreiber stellen zusammen von jeher<sup>17</sup> die Mehrheitsbeteiligung an den Betreibergesellschaften der Ölleitungen. Dieselben Raffineriebetreiber sind auch die wichtigsten Nutzer, d.h. die wichtigsten Kunden dieser Ölleitungsbetreibergesellschaften. Aber der Zugang zu diesen Ölleitungen ist auch für Kunden möglich, die weder Raffineriebetreiber noch Aktionär einer Ölleitungsbetreibergesellschaft sind, darunter für die VMK. Es gibt also einen Markt für die Beförderung von Raffinerieprodukten über Ölleitungen. Diese Beförderungsleistungen werden entweder von den Ölleitungsbetreibergesellschaften direkt angeboten oder von den Raffineriebetreibern als den Hauptnutzern der Ölleitungen weiterverkauft.

122. Die Beförderung von Endprodukten über große Entfernungen kann außer mit Ölleitungen auch mit Schubleichtern oder Zügen erfolgen. Die Ölleitungen nehmen mit 72% der in Frankreich insgesamt beförderten Mengen den ersten Platz ein, es folgt der Schienentransport (15%) und der Transport mit Schubleichtern (13%).
123. Die Ölleitung ist das preisgünstigste Beförderungsmittel. Aus den Gebieten, die per Ölleitung versorgt werden, sind die anderen Beförderungsmittel in der Regel verschwunden. Ist keine Ölleitung vorhanden, wird viel auf dem Schienenweg transportiert. Die Beförderung per Schiene setzt jedoch das Vorhandensein spezieller Verladeanlagen und den Abschluss von Rahmenverträgen mit dem staatlichen Eisenbahnunternehmen SNCF voraus. Dank der in diesen Verträgen gewährten Rabatte lassen sich Kosten erreichen, die nicht höher sind als die bei der Beförderung per Ölleitung. In der bisherigen Praxis wurden allerdings solche Abkommen selten abgeschlossen. Als Beispiel zu nennen wäre das Einfuhr-tanklager der Gesellschaft DP Fos, von dem aus per Schiene die Tanklager in Toulouse und Dijon beliefert werden.
124. Im Durchschnitt ist aber die Nutzung der Schiene teurer [...] und wegen der größeren Unsicherheit bezüglich der Terminplanung und der Beförderungsdauer auch unpraktischer als die Beförderung per Ölleitung; hinzukommen die Infrastrukturkosten und die Be- und Entladekosten. Bemerkenswert ist, dass sich der Schienentransport nur in zwei Gebieten durchgesetzt hat: In dem einen Gebiet (Toulouse) gibt es keine Ölleitung, und in dem anderen (Dijon) ist von zwei vorhandenen Ölleitungen die eine überlastet (SPMR) und die andere (ODC) von schlechter Qualität. Daher ist der Schienentransport bei der Bestimmung des relevanten Markts nicht zu berücksichtigen.
125. Was die Beförderung mit Tankfahrzeugen anbelangt, so ist dieses Beförderungsmittel nicht nur deutlich teurer, sondern kann in stark besiedelten Regionen nur für Entfernungen von 30 bis 50 km und in den anderen Regionen nur für Entfernungen bis 150 km eingesetzt werden. Es besteht also keine Austauschbarkeit mit der Beförderung per Ölleitung.
126. Die folgende Tabelle weist die Transportkosten (außer innerbetrieblicher Transport) in Abhängigkeit vom genutzten Beförderungsmittel aus:

---

<sup>17</sup> Die Beteiligung am Aktienkapital der Ölleitungen entspricht den Marktanteilen der 50er Jahre.

Transportkosten		FRF / t / km
Ölleitung	Trapil	[...]*
	SPMR	[...]*
	DMM	[...]*
Tankfahrzeug	20 t	[...]*
	38 t	[...]*
Eisenbahn	2000 t	[...]*
	1000 t	[...]*
	Kesselwagen	[...]*
Tankschiff (10.000 t)	Le Havre – Bordeaux (1100 km)	[...]*
	Fos – Port la Nouvelle (300 km)	[...]*
Tankfrachtkahn	Reichstett – Mulhouse	[...]*

127. Bei der Beurteilung dieser Preisunterschiede ist zu beachten, dass die Nachfrage nach Kraftstoffen im Großhandel extrem stark auf Preisschwankungen reagiert. Schon eine Preiserhöhung um durchschnittlich 1% kann dazu führen, dass Kunden abspringen.

#### 4.1.2. *Der räumlich relevante Markt*

128. Ähnlich wie bei der Bereitstellung von Lagerkapazität in Einfuhrtanklagern mit Anschluss zu Massenbeförderungsmitteln lässt sich der räumlich relevante Markt in zwei Gebiete einteilen. Das erste Gebiet ist die Nordhälfte Frankreichs; es wird über die Ölleitungen Trapil, DMM und ODC-Nord versorgt. Das zweite Gebiet ist die Südhälfte Frankreichs (einschließlich des Rhönestreifens); es wird in der Hauptsache über die Ölleitung SPMR und in gewissem Maße auch über die ODC-Süd versorgt.

## 4.2. BEWERTUNG

### 4.2.1. *Die Ölleitungen und der Wettbewerb*

#### - Kommerzielle Bedingungen der Ölleitungen

129. Die Nutzungsentgelte, der Durchsatz, die Flexibilität bei den Lieferlosen, der Betriebstakt und die Betriebsverfahren sind bei den drei wichtigsten Ölleitungen (DMM, TRAPIL, SPMR) in etwa gleich.

130. Eine Beteiligung an einer dieser drei Ölleitungen begründet kein Anrecht auf eine bestimmte Quote (finanzielle Beteiligung), sondern ein Vorzugsrecht bei der Zuteilung von Lieferlosen im Falle der Kontingentierung. Die (kleinere) Kontingentmenge wird in Abhängigkeit von der Fördermenge der letzten drei Jahre ermittelt.

131. Der Zugang zu diesen Ölleitungen ist ohne Unterschied für Aktionäre und für Dritte möglich. Allerdings besteht bei Trapil seitens der Dritten die Tendenz, alle ihre Transporte über die Lieferanten abzuwickeln, denn Trapil gewährt [...]\* Rabatte nach Umsatzstaffel. 1998 erhielten Raffineriebetreiber im Durchschnitt einen Rabatt von [...]\*. Für die mit der SPMR oder DMM beförderten Mengen gibt es keine Rabatte. Trapil, SPMR und DMM berechnen ein Basisentgelt je

Tonne, das sich nach der Entfernung richtet. Im Nutzungsentgelt in FRF/m<sup>3</sup> ist zusätzlich ein Aufschlag für Benzine enthalten [...]\*

- Wettbewerb zwischen den Ölleitungen und im Rahmen einer Ölleitung

132. Der Wettbewerb im relevanten Markt spielt sich auf zwei Ebenen ab. Zum einen besteht Wettbewerb zwischen den verschiedenen Ölleitungen, z.B. zwischen Trapil und DMM. Es besteht aber auch Wettbewerb im Rahmen ein und derselben Ölleitung, denn als Wiederverkäufer von Ölleitungsbeförderungsleistungen machen die Raffineriebetreiber sowohl einander, als auch der Betreibergesellschaft Konkurrenz. Wird nun die Ölleitung durch einen der Raffineriebetreiber kontrolliert und dient sie vorwiegend zur Beförderung der von den Aktionären gelieferten Erzeugnisse, dann besteht ein großer Anreiz zur Angleichung der Politiken der Betreibergesellschaft und der Raffineriebetreiber.

4.2.2. *Auswirkungen des Zusammenschlusses im Markt für die Beförderung von Raffinerieprodukten über Ölleitung in der Nordhälfte Frankreichs*

- Auswirkungen auf den Wettbewerb im Rahmen der einzelnen Ölleitungen

*Trapil*

133. Das Kapital von Trapil wird mehrheitlich von den Raffineriebetreibern der unteren Seine gehalten. Mehrere unabhängige Akteure waren der Ansicht, dass bei der Bewirtschaftung der Ölleitung schon jetzt bevorzugt den Bedürfnissen dieser Raffineriebetreiber, die eine Interessengemeinschaft bilden, Rechnung getragen werde. Es ist jedoch hervorzuheben, dass vor der Fusion die Möglichkeit bestand, Mehrheiten um die beiden Hauptaktionäre TotalFina und Elf zu bilden. Außerdem betrieb Elf keine Raffinerie an der unteren Seine; seine Interessen oder Verhaltensweisen mussten sich daher nicht unbedingt mit denen der Raffineriebetreiber dieser Region decken. Nach dem Zusammenschluss wird TotalFina/Elf die Betreibergesellschaft und damit die Tagesgeschäfte der Ölleitung Trapil kontrollieren. Das Kapital von Trapil ist dann praktisch nur noch in der Hand von Raffineriebetreibern der unteren Seine, geführt von der Gruppe TotalFina/Elf, die zugleich das Einfuhrlager CIM und die größte Raffinerie kontrolliert, die die Ölleitung Trapil beschicken. Für die anderen Raffineriebetreiber gäbe es somit offensichtlich Anreize, ihr Verhalten nach dem des neuen Unternehmens auszurichten.

- Auswirkungen auf den Wettbewerb zwischen den Ölleitungen

*DMM*

134. Elf ist mit 49% an der Betreibergesellschaft SFDM der Ölleitung DMM beteiligt (Compagnie Nationale de Navigation: 31%, Bolloré Energie: 10%, Port Autonome de Saint-Nazaire: 10%) und kann von den acht Mitgliedern des Verwaltungsrats vier ernennen. Der Vorsitzende des Verwaltungsrats, dessen Stimme bei Stimmengleichheit entscheidet, ist kraft Gesetzes ein Vertreter von Elf. Außerdem wird die Ölleitung in der Hauptsache aus Elf-Raffinerien (Donges und Grandpuits) gespeist und ist Elf mit großem Abstand der wichtigste Kunde.

Elf kontrolliert also die SFDM. [...]\*. Durchleitungsanträge Dritter, die keine Gesellschafter sind, würden direkt von der Generaldirektion und der Vertriebsdirektion der SFDM behandelt [...]\*

135. Die DMM ist für Elf von strategischem Interesse, da sie entlang einer Achse verläuft, die die Elf-Raffinerien in Donges und Grandpuits sowie den petrochemischen Komplex Elf Atochem in Carling (Lothringen) verbindet. Durch die DMM kann die Elf-Gruppe einen erheblichen Teil der überschüssigen Produktion ihrer Raffinerie in Donges im Landesinneren absetzen und braucht deshalb weniger auszuführen.

#### *ODC*

136. Die ODC wird von Trapil betrieben. Aufgrund ihrer veralteten Konfiguration wird sie kaum genutzt. Zur Optimierung der Absatzmärkte ihrer Raffinerie in Dünkirchen hat TotalFina Investitionen zur Modernisierung des Abschnitts zwischen Dünkirchen und Cambrai getätigt (Pumpstationen). [...]\*. TotalFina hat somit einen bestimmenden Einfluss auf ODC-Nord, der sich durch den Zusammenschluss noch verstärken wird.

137. Nach dem Zusammenschluss wird TotalFina/Elf etwa 61% des Kapitals von Trapil halten und, wie vorstehend erläutert, die beiden Ölleitungen, die die Ölleitung Trapil noch halbwegs ersetzen könnten, nämlich die DMM (für Orléans, Tours, die südliche Region Paris und den östlichen Teil Frankreichs) und die ODC-Nord (für den östlichen Teil Frankreichs) entweder kontrollieren oder einen bestimmenden Einfluss darauf haben.

138. Was die Region Paris anbelangt, so werden zur Zeit sämtliche Verteilertanklager außer dem in Ferté Allais, das über die DMM versorgt wird, über die Ölleitung Trapil beschickt. Trotzdem besteht durch die DMM ein Wettbewerbspotential gegenüber der Ölleitung LHP/Trapil. Die Nutzungsentgelte, der Durchsatz, die Flexibilität bei den Lieferlosen, der Betriebstakt und die Betriebsverfahren der DMM sind mit denen von Trapil vergleichbar.

139. Auch die durch DMM beförderten Erzeugnisse stehen im Wettbewerb mit der ODC. Über die ODC-Nord gelangen die Erzeugnisse von Dünkirchen bis in das Tanklager der SFDM in Châlons-sur-Marne, dann weiter nach Langres und schließlich wieder weiter nördlich in die Tanklager von Straßburg. Die Ölleitung hat bis heute ihre Nennkapazität von 5 Mio. m<sup>3</sup> noch nicht erreicht (Durchsatz 1998: 3,4 Mio. m<sup>3</sup>) und könnte innerhalb kurzer Zeit auf 7 Mio. m<sup>3</sup> hochgefahren werden.

140. Die DMM kann dazu genutzt werden, um Wettbewerbsdruck auf Trapil auszuüben. [...]\*

141. In gleichem Sinne hat der durch das Ministerium für Wirtschaft und Finanzen angerufene Wettbewerbsrat am 28. September 1993 eine Stellungnahme abgegeben, in der es heißt, dass die Annahme der Bewerbung von Trapil als Betreibergesellschaft für die DMM zu einer Stärkung der von Trapil ohnehin schon gehaltenen beherrschenden Stellung bei der Beförderung von Raffinerieprodukten per Ölleitung in die Region Paris führen würde.
142. Die neue Gruppe TotalFina/Elf wird mehr als [...] \* des Beförderungsvolumens der DMM und [...] \* der Raffineriekapazitäten auf sich vereinen, die über die DMM und Trapil Zugang zur Region Paris haben. Die Beteiligung eines Raffineriebetreibers, der zwei Ölleitungen (Trapil und ODC-Nord) kontrolliert und wichtigster Lieferant der durch diese beförderten Erzeugnisse ist, am Kapital der SFDM hätte notwendigerweise eine sehr starke Dämpfung des Wettbewerbs zur Folge.
143. Zusammenfassend ist festzustellen, dass durch den angemeldeten Zusammenschluss eine beherrschende Stellung von TotalFina/Elf auf dem Markt für die Beförderung von Raffinerieprodukten per Ölleitung in der Nordhälfte Frankreichs begründet wird.

4.2.3. *Auswirkungen des Zusammenschlusses im Markt für die Beförderung von Raffinerieprodukten per Ölleitung in der Südhälfte Frankreichs*

- Auswirkungen des Zusammenschlusses auf den Wettbewerb im Rahmen der Ölleitungen

*SPMR*

144. TotalFina/Elf wird diese Ölleitung nach dem Zusammenschluss zu 51,6% kontrollieren. Elf und TotalFina sind mit 32,5% bzw. 14,1% am Kapital beteiligt, und die dann von TotalFina/Elf kontrollierte Trapil hält 5% des Kapitals. Insgesamt führt dies dazu, dass das neue Unternehmen bezüglich der Bewirtschaftung der SPMR ein Vetorecht erhält und damit eine Form von Kontrolle ausüben kann (Beschlüsse auf diesem Gebiet bedürfen der Zweidrittelmehrheit).
145. Mit der Bewirtschaftung der SPMR wurde auf unbefristete Dauer Trapil betraut (Kündigungsfrist drei Jahre). Die Hauptaktionäre von Trapil und SPMR haben ein Vorhaben zur Nutzung von Synergieeffekten entwickelt, um ihre Betriebskosten zu senken.
146. Bei der SPMR gelten zeitweise Kontingentierungen. Die Kontingentmenge kann um bis zu 50% niedriger ausfallen. Eine Kontingentierung erfolgt vor allem dann, wenn in Zeiten sehr kalten Wetters die Heizölnachfrage sprunghaft ansteigt und – auch bedingt durch ihre Anfälligkeit – die Systeme punktuell gesättigt sind. Die Kontingentmenge errechnet sich auf der Grundlage der Menge, die der Betreffende in den drei davorliegenden Jahren befördert hat. Dadurch werden die großen Raffineriebetreiber, die die „historischen“ Hauptnutzer dieser Systeme sind, bevorteilt und die VMK und unabhängige Unternehmen benachteiligt.

147. In den Aktionsplänen von TotalFina wird auf diese Lieferengpässe hingewiesen [...]\*

148. Nach dem angemeldeten Zusammenschluss würde TotalFina/Elf die SPMR kontrollieren, deren Ziele dann die Ziele ihres Hauptgesellschafters wären. Das gleiche gilt für die Interessen der anderen Aktionäre. Ohne den Zusammenschluss sind die am Kapital der SPMR beteiligten verschiedenen Raffineriebetreiber, gezwungen, innerhalb der Gesellschaft Kompromisse zu schließen, und sie müssen zusätzlich die nicht unbeträchtliche Präsenz der Elf-Gruppe berücksichtigen, die im Gebiet Etang de Berre kein Raffineriebetreiber ist. Nach dem Zusammenschluss wäre TotalFina/Elf, da sie am Kapital der SPMR den größten Anteil hält und deren Betreibergesellschaft kontrolliert – und darüber hinaus noch das einzige an die Ölleitung angeschlossene Einfuhrtanklager DP Fos – in der Lage, bei den Wiederverkäufern von Leistungen zur Beförderung von Raffinerieprodukten durch diese Ölleitung höhere Preise durchzusetzen.

- Auswirkungen des Zusammenschlusses auf den Wettbewerb zwischen den Ölleitungen

149. Die ODC-Süd wird derzeit wenig genutzt. Es ist möglich, dass der Teil der ODC-Süd, der vom Etang de Berre kommend (ohne Verbindung zum Tanklager DP Fos) Straßburg versorgt, im Zusammenhang mit der vorgesehenen Schließung der Raffinerie Reichstett modernisiert wird. Dies ist jedoch nicht sicher, so dass die eventuelle Modernisierung bei der Wettbewerbsanalyse für den hier angemeldeten Zusammenschluss nicht berücksichtigt werden kann.

150. Zusammenfassend ist festzustellen, dass TotalFina/Elf durch den Zusammenschluss eine beherrschende Stellung auf dem Markt für die Beförderung von Raffinerieprodukten durch Ölleitungen in der Südhälfte Frankreichs erlangt, und zwar dadurch, dass sie die SPMR kontrollieren und zugleich unter den Raffineriebetreibern, die Wiederverkäufer von Beförderungsleistungen der SPMR sind, die Spitzenposition einnehmen wird.

4.2.4. *Die Aufsicht durch die Regierungskommissare*

151. TotalFina machte geltend, dass der Zusammenschluss der neuen Gruppe nicht die Möglichkeit geben würde, die Ölleitungen zum Nachteil der anderen Marktbeteiligten zu bewirtschaften: Erstens gäbe es Vorschriften für diese Beförderungsmittel, die dies verhindern (bei den Sitzungen der Verwaltungsräte von Trapil, DMM und SPMR sind Vertreter des französischen Staates zugegen, deren Aufgabe es ist, dafür zu sorgen, dass die Interessen der Allgemeinheit gewahrt bleiben); zweitens gäbe es ökonomische Realitäten, die die Arbeitsweise der Ölleitungen bestimmen.

152. Die Kommission stellt fest, dass Marktmacht auch auf Gebieten ausgeübt werden kann, die nicht zum Zuständigkeitsbereich der Leitungsgremien gehören und in die die Regierungskommissare daher keinen Einblick haben. Beispielsweise könnten durch die totale Kontrolle über die Beförderung per Ölleitung unabhängige Unternehmen an der Einführung eventueller neuer oder spezieller Erzeugnisse gehindert werden (indem z.B. für Markenerzeugnisse eine

gesonderte Beförderung verlangt wird). Möglich wäre dies auch dann, wenn die Spezifikationen geändert werden (in Frankreich wird gegenwärtig das verbleite Super durch Super bleifrei 98 mit Zusatzstoffen abgelöst).

153. Und schließlich sei noch bemerkt, dass die Aufsicht durch die Regierungskommissare in keiner Weise die Entscheidungsfreiheit der Ölleitungsbetreiber beeinträchtigt. Es könnte durchaus sein, dass für die Ölleitungsbetreiber genügend Spielraum für die Ausübung von Marktmacht bleibt. Um auszuschließen, dass eine beherrschende Stellung begründet oder gestärkt wird, kann sich die Kommission nicht nur auf die Anwesenheit von Regierungskommissaren verlassen, die höchstens in der Lage wären, Missbräuche nach der Begründung oder Stärkung einer beherrschenden Stellung zu sanktionieren.

#### **4.3. Schlussfolgerung**

154. Durch den angemeldeten Zusammenschluss wird der vorher im Rahmen der Ölleitung Trapil mögliche Wettbewerb ausgeschaltet werden. Gleiches trifft auf den Wettbewerb zwischen den verschiedenen Ölleitungen in der Nordhälfte Frankreichs zu. Zum Beispiel übt die DMM auf Trapil bei der Belieferung der Regionen Paris, Le Mans, Tours und Orléans Wettbewerbsdruck über die Marge aus. Ebenso ist die DMM Mitbewerber der ODC, wenn es um die Versorgung des Ostteils Frankreichs geht.

155. Da TotalFina/Elf die Betreibergesellschaften der Ölleitungen Trapil und DMM kontrollieren würde, ist davon auszugehen, dass es künftig zwischen diesen beiden Ölleitungen überhaupt keinen Wettbewerbsdruck mehr geben wird. Hinzu kommt, dass die Beteiligung eines der Raffineriebetreiber der unteren Seine am Kapital der SFDM den Anreiz der Betreibergesellschaft der DMM, Wettbewerbsdruck auf das wichtigste Instrument auszuüben, das die Raffinerieprodukte aus dem Raffineriekomplex im Seine-Tal befördert, nur verringern könnte.

156. Die angemeldete Transaktion führt also zur Begründung einer beherrschenden Stellung von TotalFina/Elf auf den Märkten zur Beförderung von Raffinerieprodukten durch Ölleitungen in der Nordhälfte und in der Südhälfte Frankreichs.

### **5. DER VERKAUF VON KRAFTSTOFFEN AN AUTOBAHNEN**

#### **5.1. Der relevante Markt**

5.1.1. *Sachlich relevanter Markt: Der Markt für den Verkauf von Kraftstoffen in Autobahntankstellen ist ein anderer Markt als der für den Verkauf von Kraftstoffen in anderen Tankstellen.*

- Einführung

157. Der Kraftstoffeinzelnhandel umfasst den Verkauf von Kraftstoff in Tankstellen an die Autofahrer. Verkauft werden in erster Linie Benzin und Dieselkraftstoff. Nachfrageseitig sind diese Erzeugnisse nicht austauschbar, denn die Fahrer müssen genau die Art von Kraftstoff kaufen, die ihr Fahrzeug benötigt. Ange-

botsseitig gilt, dass die Verkaufsstellen immer beide Erzeugnisse verkaufen. Außerdem besteht mehr oder weniger Übereinstimmung zwischen den Marktanteilen bei den einzelnen Kraftstoffarten und den Marktanteilen bei Kraftstoff insgesamt. Für die Zwecke dieser Untersuchung gilt daher, dass die sachlich relevanten Märkte im Einzelhandelsbereich sich auf den Verkauf von Kraftstoff insgesamt beziehen.

158. Frankreich hat verschiedene Arten von Schnellverkehrsstraßen, darunter die in Konzession betriebenen Autobahnen (auch Mautautobahnen genannt), die nicht in Konzession betriebenen staatlichen Autobahnen, die Stadtringautobahnen und bestimmte „Nationalstraßen“. Mautautobahnen sind Autobahnen, die an Gesellschaften abgetreten wurden, die Autobahnen bauen und betreiben. Im Gegenzug dürfen sie u.a. bei den Autofahrern eine streckenabhängige Nutzungsgebühr (Maut) erheben. Die französischen Autobahnen können dem Staat oder Gebietskörperschaften gehören, aber auch ganz oder teilweise in der Hand privater oder gemischtwirtschaftlicher Gesellschaften sein. Letztere sind im Rahmen von mit den nationalen oder lokalen Behörden abgeschlossenen Konzessionsverträgen berechtigt, Autobahnen zu bauen und zu bewirtschaften. Sie wiederum erteilen an Kraftstoffeinzehändler Konzessionen für die Bewirtschaftung von Tankstellen. Die Laufzeiten der Autobahnkonzessionen liegen zwischen 15 und 30 Jahren. Konzessionen, die unmittelbar vom Staat oder von einer Gebietskörperschaft vergeben werden, haben in der Regel eine Laufzeit von 30 Jahren.
159. Beim Verkauf von Kraftstoffen über das Netz der Tankstellen ist zu unterscheiden, ob es sich um Autobahntankstellen oder um andere Tankstellen handelt. Diese Unterscheidung ist deshalb notwendig, weil sich beim Kraftstoffverkauf die Wettbewerbsbedingungen der einen von denen der anderen erheblich unterscheiden.
160. TotalFina ist der Meinung, dass der Markt für den Einzelhandel mit Kraftstoffen an den französischen Autobahnen derselbe sei, wie der für den Verkauf von Kraftstoffen abseits von Autobahnen. TotalFina macht geltend, dass die Verbraucher stets die tatsächliche Wahl hätten, ob sie ihren Kraftstoff in einer Autobahntankstelle oder in einer Tankstelle abseits der Autobahn kaufen. Die Fahrzeuge könnten mit einer Tankfüllung über 600 km zurücklegen, diese Reichweite sei zu der durchschnittlich Fahrten auf der Autobahn zurückgelegten Strecke – 100 km – ins Verhältnis zu setzen. Außerdem erneuere sich der Verkehr auf der Autobahn ständig, da im Durchschnitt alle 30 km eine Autobahnzu- bzw. -ausfahrt vorhanden sei. Ungeachtet der Strecke hätte der Autofahrer also immer die Möglichkeit, auch abseits der Autobahn zu tanken. Dies zeige sich an der großen Durchlässigkeit der Autobahnen gegenüber dem Nichtautobahnsektor, der sehr geringen Nutzungsquote ([...]\* des Verkehrsaufkommens) der Autobahntankstellen und am Rückgang der Verkaufsmengen an den Autobahnen. Außerdem gäbe es in Frankreich spezielle Broschüren, in denen sich auch Autofahrer, die einen gegebenen Autobahnabschnitt seltener befahren, über die Preisunterschiede zwischen den Autobahntankstellen und den anderen Tankstellen informieren könnten.

- Die Preisunterschiede sprechen für gesonderte Märkte

161. Den Angaben von TotalFina zufolge ist Super bleifrei 98 an der Autobahn um [...] \* teurer als abseits der Autobahn (Mittel für die Zeit vom 1. Januar 1998 bis zum 30. September 1999). Diese Zahl sagt aber noch nichts darüber aus, wie hoch der durchschnittliche Preisunterschied auf dem Markt insgesamt war, denn sie betrifft nur den Preisunterschied bei TotalFina. Vergleicht man die Autobahnpreise von TotalFina (repräsentativ für die berechneten Preise) mit den Preisen der VMK an Standorten abseits der Autobahn, so ergibt sich für denselben Zeitraum ein mittlerer Preisunterschied von [...] \*. Und vergleicht man die mittleren Preise aller Marken an der Autobahn mit dem mittleren Preisen aller Marken abseits der Autobahn, so ergibt sich für 1998, dass das Benzin an der Autobahn um [...] \* teurer war (1997 waren es [...] \* und 1996 [...] \*).
162. In ihrer Antwort auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte erklärt TotalFina, die Kommission dürfe ihre Meinung, es handle sich um einen eigenständigen Markt, nicht nur an einem Preisunterschied festmachen, und zwar schon deshalb nicht, weil der Preisunterschied zwischen den Autobahntankstellen und den Nichtautobahntankstellen nicht größer seien als der Preisunterschied zwischen den Nichtautobahntankstellen. 1998 sei der mittlere Preis von TotalFina (der Raffineriebetreiber berechnet im Mittel die höchsten Preise) beim Verkauf abseits der Autobahn im Durchschnitt um [...] \* höher als der mittlere Preis der VMK beim Verkauf abseits der Autobahn und um [...] \* höher als der mittlere Preis aller Marken beim Verkauf abseits der Autobahn, jedoch um [...] \* niedriger als der mittlere Preis aller Marken insgesamt beim Autobahnverkauf gewesen. Diese Erklärung kann nicht überzeugen. Zunächst einmal rührt der Unterschied zwischen den Preisen beim Verkauf an der Autobahn und beim Verkauf abseits der Autobahn, wie in der vorliegenden Entscheidung erläutert, aus unterschiedlichen Bedingungen für das Zusammentreffen von Angebot und Nachfrage her. Der von TotalFina vorgeschlagene Vergleich der Preisunterschiede ist insofern nicht relevant, als abseits der Autobahn keine räumliche Kontinuität zwischen den Tankstellen mit höheren Preisen besteht, wie dies auf der Autobahn der Fall ist.
163. Dieser Preisunterschied ist zwar zum Teil wegen der höheren Kosten der Pächter (u. a. ist eine Konzessionsgebühr zu zahlen, muss die Tankstelle rund um die Uhr geöffnet sein und fallen Nebenleistungen an) gerechtfertigt, könnte aber nicht auf Dauer gehalten werden, wenn es zwischen den Autobahntankstellen und anderen, nahe der Autobahn gelegenen Tankstellen echten Wettbewerb gäbe. Denn hätte der Verbraucher wirklich die Möglichkeit, zwischen zwei alternativen Angeboten zu wählen, dann würden sich die Preise zwischen den Autobahntankstellen und den anderen Tankstellen in Richtung auf einen einheitlichen Marktpreis für beide Angebote angleichen.
164. Außerdem hat eine nähere Untersuchung der von TotalFina genannten Preismittel für den Zeitraum vom 1. Januar 1998 bis zum 31. September 1999 ergeben, dass [...] \* zwischen dem Autobahnverkauf und dem Verkauf abseits der Autobahn keine oder fast keine Korrelation besteht, obwohl die Großhandelspreise für diesen Vertriebsbereich einheitlich sind. 1998 reagierten die Tankstellen abseits der Autobahn auf das Absinken der Platt's-Kurse schneller

mit Preissenkungen als die Autobahntankstellen. Bei Super bleifrei 98 stieg der Unterschied zwischen den mittleren Preisen vor Steuern von [...] Centimes im Januar 1998 auf [...] Centimes im Dezember 1998. Als anschließend die Platt's-Kurse wieder anzogen, führte dies jedoch nicht zu einem Abbau des Preisunterschiedes, der im September 1999 bei [...] Centimes lag.

165. Und schließlich wird auch in den Ausschreibungsbedingungen der DDE (Directions Départementales de l'Équipement) anerkannt, dass zwischen den Kraftstoffpreisen an der Autobahn und den Kraftstoffpreisen abseits der Autobahn ein beträchtliches Preisgefälle besteht. Die DDE sind die zuständigen Behörden für die Vergabe von Tankstellenkonzessionen für Autobahnen, die nicht in Konzession betrieben werden. [...].

- Die Kraftstoffnachfrage an der Autobahn wird von anderen Faktoren bestimmt als die Kraftstoffnachfrage abseits der Autobahn

166. Untersucht man die durchschnittlichen Verbrauchszahlen an der Autobahn und abseits der Autobahn (siehe folgende Tabelle), so ergeben sich für den Verkauf an der Autobahn und abseits der Autobahn gleiche Tendenzen. Dies spricht nicht gerade dafür, dass es die von TotalFina vorgebrachte Verlagerung der Nachfrage zu den Tankstellen abseits der Autobahn tatsächlich gibt. Dieses Argument ist daher für die Beweisführung, dass die beiden Arten von Tankstellen im Wettbewerb stehen, nicht geeignet.

	<u>1994</u>	<u>1995</u>	<u>1996</u>	<u>1997</u>	<u>1998</u>
<b><u>AUTOBAHN (verkaufte</u></b>					
<b><u>Menge in 1 000 t)</u></b>					
Benzin (alle Sorten)	908	852	799	788	781
Dieselmotorkraftstoff	<u>1 449</u>	<u>1 519</u>	<u>1 509</u>	<u>1 587</u>	<u>1 684</u>
	2 357	2 371	2 308	2 375	2 465
<b><u>EINZELHANDEL (verkaufte</u></b>					
<b><u>Menge in 1 000 t)</u></b>					
Benzin (alle Sorten)	16 122	15 379	14 738	14 377	14 289
Dieselmotorkraftstoff	<u>15 649</u>	<u>16 532</u>	<u>17 139</u>	<u>18 118</u>	<u>19 005</u>
	31 771	31 911	31 877	32 495	33 294

167. In ihrer Antwort auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte legte TotalFina weitere Zahlenreihen zur Beweisführung darüber vor, dass der Kraftstoffverkauf an der Autobahn nicht mit der Zunahme der auf der Autobahn zurückgelegten Kilometerzahl Schritt gehalten habe. TotalFina erklärt dies mit dem von den VMK ausgeübten Wettbewerb, durch den die Autobahntankstellen Verkaufsanteile verlören. Sie lässt jedoch bei dieser Erklärung außer acht, dass sich im Autobahnverkehr ein Wandel vollzieht: Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch pro Fahrzeug sinkt, und der Anteil des Kurzstreckenverkehrs nimmt zu.

168. Offenbar gelten für die Kraftstoffnachfrage an der Autobahn andere Faktoren als für die Nachfrage abseits der Autobahn. Der Autofahrer entscheidet sich für die Autobahn, weil sie schneller ist. Für ihn spielt hier, wie auch bei der Nutzung der anderen Autobahnangebote (Tankstellen, Raststätten, Parkplätze usw.), die Geschwindigkeit die ausschlagende Rolle. Hat er sich dafür entschieden, fällt für ihn der Kraftstoffpreis nicht mehr so sehr ins Gewicht. Zwar wird es sich jeder Autofahrer noch mehr überlegen, ob er die Autobahn verlassen wird, um anderswo billiger zu tanken, wenn er dadurch nicht nur Zeit verliert, sondern auch noch Maut zahlen muss, aber die Maut ist kein entscheidender Faktor. Es besteht daher kein Grund, danach zu unterscheiden, ob es sich um Tankstellen an Mautautobahnen handelt oder nicht (aus den gleichen Gründen hat die deutsche Wettbewerbsbehörde in einer früheren Entscheidung geurteilt, dass die deutschen Autobahnen, obwohl sie gebührenfrei sind, einen Markt darstellen, der sich vom übrigen Markt für den Verkauf von Kraftstoffen unterscheidet). [...]\*
169. In ihrer Antwort auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte unterstreicht TotalFina, dass durch die Nachfrager freie Wahl ausgeübt werde, wenn sie zum Tanken an einer Autobahntankstelle anhielten, da sie auch die Möglichkeit hätten, abseits der Autobahn zu tanken. [...]\*
170. Wenn TotalFina erklärt, dass der Anteil derer, die sich für das Tanken an der Autobahn entscheiden, nur gering ist und diese Entscheidung von der Preishöhe nur wenig beeinflusst wird, so unterstreicht dies nur um so mehr, dass sich die Kraftstoffnachfrage an der Autobahn von der Kraftstoffnachfrage abseits der Autobahn unterscheidet.
171. Der Unterschied liegt auch in der größeren Saisonabhängigkeit der Kraftstoffnachfrage an der Autobahn. Ein großer Teil des jährlich an den französischen Autobahnen verkauften Kraftstoffs wird in den Ferienmonaten abgesetzt. Zum Beispiel setzen die Autobahntankstellen allein in den Monaten Juli und August über 30% (andere Tankstellen: 20%) ihrer jährlichen Verkaufsmengen an Benzin ab. Berücksichtigt man zusätzlich die Monate April und Mai, dann sind es sogar rund 50%. Dasselbe gilt, zwar mit weniger ausgeprägter Tendenz, auch für Dieselkraftstoff. Insgesamt kann festgestellt werden, dass in allen Monaten mit Ferienzeiten mehr verkauft wird.

- Unterschiedliche Markteintritts- und Wettbewerbsbedingungen

172. Die Tankstellenbetreiber an den Mautautobahnen sind größtenteils Raffineriebetreiber mit vertikal integrierter Struktur, die ihre Kraftstoffe unter eigenem Markennamen vertreiben. Die Raffineriebetreiber sind oft nicht nur Eigentümer, sondern auch Betreiber von Autobahntankstellen. In jedem Falle üben sie eine absolute und zentrale Kontrolle über die Verkaufspolitik ihrer Autobahntankstellen aus. Die Bewirtschaftung der Autobahntankstellen scheint anderen Kriterien zu unterliegen als die der Tankstellen abseits der Autobahn. [...]\*
173. [...]\*
174. Es gibt sechs Raffineriebetreiber, die unter ihrem Markennamen Tankstellen an französischen Autobahnen betreiben (TotalFina, Elf, Shell, BP, Esso und Agip).

Im gesamten französischen Autobahnnetz haben es nur drei Unternehmen, die keine Raffineriebetreiber sind, geschafft, im Tankstellengeschäft präsent zu sein. Dabei handelt es sich um zwei unabhängige Tankstellenketten (Dyneff und Avia) und eine VMK (Leclerc). Ihr Anteil an den Tankstellen und an der Verkaufsmenge liegt unter 2%. Der Unterschied zur Angebotsstruktur abseits der Autobahn ist beträchtlich, denn auf diesem Markt sind neben den VMK, die über die Hälfte des Kraftstoffmarkts ausmachen, auch eine Vielzahl anderer Akteure, Raffineriebetreiber oder unabhängige Unternehmen präsent. So unterlässt es TotalFina nicht, in allen der Kommission vorgelegten internen Dokumenten zum Kraftstoffeinzelnhandel im Nichtautobahnbereich den mittleren Preisunterschied zu den VMK zu berechnen.

175. Weiter sei bemerkt, dass die Zugangsbedingungen zum Markt des Autobahnverkaufs deutlich andere sind als die zum übrigen Markt. Wer eine Tankstelle an einer Autobahn bewirtschaften will, muss hierfür bei der Betreibergesellschaft der Autobahn (bzw. bei den nicht in Konzession betriebenen Autobahnen direkt beim Staat) die Erlaubnis in Form einer Konzession einholen. Die Tankstellen werden ausgeschrieben und auf der Grundlage spezieller Konzessionsbedingungen vergeben, die der Bewerber erfüllen muss. Außerdem besteht im Rahmen eines 1992 zwischen der Union Française des Industries Pétrolières und der Union des Sociétés d’Autoroutes à Péages abgeschlossenen Vertrags für die jetzigen Betreiber von Autobahntankstellen die Möglichkeit, ihre Konzession in Abhängigkeit von ihren finanziellen Aufwendungen für die Gestaltung der betriebenen Standorte zu verlängern. Dies könnte dazu führen, dass bestimmte Konzessionen auf lange Sicht weitergeführt werden, wodurch der Markteintritt für neue Akteure noch weiter erschwert werden würde.

- Schlussfolgerung

176. Aus den vorerwähnten Gründen ist festzustellen, dass es eine gesonderte Kraftstoffnachfrage an der Autobahn gibt, deren Merkmale sich von denen der Kraftstoffnachfrage abseits der Autobahn unterscheiden, und dass das Kraftstoffangebot an der Autobahn nicht unter dem Wettbewerbsdruck des Kraftstoffangebots abseits der Autobahn steht, wofür auch die anhaltend hohen Preisunterschiede zwischen dem Verkauf an der Autobahn und dem Verkauf abseits der Autobahn sprechen. Der sachlich relevante Markt ist somit der Markt für den Verkauf von Kraftstoffen an der Autobahn.

5.1.2. *Räumlich relevanter Markt : An jeder Autobahn besteht aufgrund eines Ketteneffekts Austauschbarkeit zwischen den Tankstellen entlang dieser Autobahn*

177. TotalFina ist der Meinung, dass die Analyse der Wettbewerbsbedingungen auf der Autobahn jeweils für Abschnitte von 100 bis 150 km durchgeführt werden müsse und beruft sich dabei auf die Entscheidung in der Sache Total/Petrofina. Dabei unterlässt sie jedoch, darauf hinzuweisen, dass in dieser Entscheidung die Frage des räumlich relevanten Marktes offen gelassen wurde. Hingegen lag der auf der Grundlage von Artikel 8 der Fusionskontrollverordnung getroffenen Entscheidung in der Sache Exxon/Mobil eine Definition zugrunde, die die Gesamtheit der Mautautobahnen abdeckt.

178. Die von TotalFina für die Analyse vorgeschlagene Trennung ist künstlich, denn sie berücksichtigt nicht den Domino- oder Ketteneffekt zwischen den einzelnen Tankstellen. Der mittlere Abstand zwischen zwei Tankstellen an der Autobahn beträgt etwa 40 km. Den von TotalFina gelieferten Informationen zufolge prüfen die unter der Marke „Total“ betriebenen Tankstellen [...]\*. Die Tatsache, dass eine jede Tankstelle diesen Preisvergleich betreibt, spricht mit für die Definition eines Marktes, der wenigstens die Gesamtheit aller Tankstellen einer gegebenen Autobahn umfasst.
179. TotalFina bringt vor, dass die Tankstellen, die an Abschnitten von in Konzession betriebenen Autobahnen liegen, an welchen die Autofahrer noch keine Maut zahlen müssen, nicht demselben Wettbewerbsdruck unterlägen wie die Tankstellen, die hinter der Mautschanke liegen.
180. Während solche Daten bei den früher ergangenen Entscheidungen nicht verfügbar waren, hat TotalFina wöchentliche Preisaufstellungen mit den Preisen ihrer eigenen Tankstellen und denen ihrer Konkurrenten an der Autobahn vorgelegt. Im Lichte dieser Daten kann die Argumentation in der Sache Exxon/Mobil, die auf Autobahnabschnitten zwischen Mautschanken beruht, verfeinert werden. Die Preise der Tankstellen hinter Mautschanken unterscheiden sich nur unerheblich von den Preisen der Tankstellen davor.
181. Die einzigen Ausnahmen, die bei der Analyse dieser Daten auffallen, sind die Tankstellen [...]\*. Diese Tankstellen gehören zu Autobahnabschnitten, die wahrscheinlich in erster Linie für den täglichen Durchgangsverkehr dienen. Beispielsweise erfaßt die [...]\* die Preise der gegenüber liegenden [...]\* und die Preise von zwei Tankstellen auf der naheliegenden Nationalstraße [...]\*.
182. Aus den Preisaufstellungen geht hervor, dass die Tankstellen an Autobahnen (oder Autobahnabschnitten) ohne Benutzungsgebühr [...]\* ähnliche Preismerkmale aufweisen wie die Tankstellen an Autobahnen mit Benutzungsgebühr. Daher müssen sie mit in den Markt aufgenommen werden.
183. Es scheint allerdings, dass einige Autobahnen mit Preisen, die denen von Tankstellen abseits der Autobahn ähneln, vom relevanten Markt ausgeschlossen werden müssen. Diese liegen zumeist in städtischen Ballungsräumen, [...]\*.
- 5.1.3. *Räumlich relevanter Markt: Da sich die meisten Autobahnen kreuzen, umfasst dieser praktisch den Kraftstoffverkauf im gesamten Autobahnnetz Frankreichs*
184. Die folgende Tabelle zeigt den Verbindungsgrad der einzelnen französischen Autobahnen.



185. Aufgrund der gegenseitigen Verbindung der Autobahnen gibt es einen Ketteneffekt, der von einer Autobahn zur anderen wirkt. So wird eine Tankstelle, die in der Nähe eines Autobahndreiecks liegt, bei der Festsetzung ihrer Preise den Preisen ihrer Konkurrenz auf den beiden von diesem Autobahndreieck abgehenden Autobahnen Rechnung tragen.
186. Beispielsweise [...]\*
187. Bleibt noch zu klären, ob städtische Ballungsräume wie Bordeaux, Lyon, Marseille, Nantes und Paris, die (über Ringautobahnen oder Stadtautobahnen) von Autobahnen durchquert werden, das Fernautobahnnetz ausreichend stark unterbrechen können, damit z.B. an Autobahnen nördlich des Stadtgebiets die Wettbewerbsbedingungen anders sind als an Autobahnen südlich des Stadtgebiets. Für die Region Paris mit ihrem hohen Verkehrsaufkommen und ihrer großen Ausdehnung trifft dies offensichtlich zu. Es ist jedoch nicht sicher, ob dies auch auf die anderen genannten Gebiete zutrifft, die kleiner sind und wo der Durchgangsverkehr wahrscheinlich stärker ist.
188. Daher lautet die Schlussfolgerung, dass es in Frankreich einen einheitlichen Markt für den Verkauf von Kraftstoffen an Autobahnen gibt, der wenigstens die im folgenden unter (i), (ii) und (iii) genannten Autobahnen einschließt. Nimmt man an, dass die städtischen Ballungsräume tatsächlich eine natürliche Grenze zwischen den Autobahnen bilden, so wären aufgrund der Verbindungen zwischen den Autobahnen drei mögliche relevante Märkte zu definieren, in denen es jeweils eine Austauschbarkeitskette gibt, die auf einen gesonderten Markt hinausläuft. Diese drei Gebiete wären:
- (i) Normandie / Nord / Ost : A13, A16, A26, A28, A1, A2, A4, A5, A19, A6, A39, A36, A35, A40, A41 und A43;
  - (ii) West / Süd : A8, A11, A81, A10, A85, A83, A71, A72, A75, A9, A7, A46, A48, A49, A50, A52, A61, A62 und A20;
  - (iii) Süd-West : A63 und A64.

#### 5.1.4. *Erheblicher Teil des Gemeinsamen Marktes*

189. Jedes dieser Gebiete stellt einen erheblichen Teil des Gemeinsamen Marktes dar. Zum einen handelt es sich um sehr große Teile des französischen Staatsgebiets. Zum anderen sind sie alle mit den Autobahnnetzen der benachbarten Mitgliedstaaten verbunden. Sie sind daher von größter Bedeutung für den Waren- und Personenverkehr innerhalb der Europäischen Union. So entfallen 79% des Handelsverkehrs Frankreichs auf die Straße. Wertmäßig werden 92% des Warenverkehrs mit den anderen Mitgliedstaaten über die Straße abgewickelt. Und schließlich belegen die allgemeinen Statistiken der Dienststelle für technische Studien für Straßen und Autobahnen (Service d'études techniques des routes und autoroutes) des Ministeriums für Anlagen, Verkehr und Wohnungswesen, dass 10% der Pkw und 30% der Lkw auf den französischen Autobahnen aus dem Ausland kommen. Dies bedeutet, dass die Kraftstoffnachfrage an den Autobahnen wahrscheinlich eine europäische Nachfrage ist.

## 5.2. Wettbewerbsanalyse

190. Die im folgenden dargestellten Überlegungen gehen von einem landesweit definierten Markt aus. Falls es sich jedoch um mehrere räumlich relevante Märkte handeln sollte, die den vorstehend genannten drei Autobahngruppen entsprechen, so wäre die Analyse nicht weniger gültig, sind doch die Konzentrationsgrade in etwa gleich und die Marktbeteiligten jeweils dieselben.

### 5.2.1. *Gegenwärtiger Stand des Wettbewerbs*

191. Wie bereits in der Entscheidung im Fall Exxon/Mobil dargelegt, ist der Markt für den Verkauf von Kraftstoffen an der Autobahn durch ein deutliches Wettbewerbsdefizit gekennzeichnet. Zum einen wird der Wettbewerb im wesentlichen über die Preise ausgeübt. Für die anderen Wettbewerbsfaktoren gibt es nur wenig Spielraum. Kraftstoffe sind homogene Erzeugnisse mit einem geringen Grad technologischer Innovation. Die Verkaufsmengen auf dem Markt ändern sich kaum. Zum anderen fällt es den Akteuren auf diesem Markt leicht, Maßnahmen von Konkurrenten vorauszusehen oder darauf zu reagieren. Das Angebot ist sehr konzentriert. Preisinformationen sind praktisch sofort verfügbar. Zudem weisen die Akteure auf diesem Markt ähnliche Merkmale auf, was die Kosten, die vertikale Integration und die Präsenz auf dem französischen Staatsgebiet betrifft. Und schließlich reagiert die Nachfrage auf die Preise sehr unelastisch. Alle diese Faktoren zusammen führen zu einer Marktstruktur, die eine außerwettbewerbliche Preisbildung begünstigt.

#### 5.2.1.1. *Der einzige Wettbewerbsfaktor für die Marktbeteiligten ist der Preis*

192. Außer über den Preis haben die Marktbeteiligten kaum eine Möglichkeit, sich voneinander zu unterscheiden. Kraftstoff ist ein vertretbares Gut der Art, dass die Raffineriebetreiber systematisch Verträge auf Tauschbasis für die gegenseitige Belieferung ihrer Tankstellen abschließen.

193. Die Unternehmen der Ölindustrie haben zwar versucht, ihre Angebote bei den Tankstellen abseits der Autobahn zu differenzieren, aber auf das Angebot an der Autobahn hat sich dies offenbar wegen der Ähnlichkeit und des anspruchsvollen Charakters der Konzessionsbedingungen der Autobahngesellschaften kaum ausgewirkt.

194. Der Markt für Einzelhandel mit Kraftstoffen ist ein Markt, auf dem die technische Innovation keine große Rolle spielt. Es gibt keinen plötzlichen, revolutionären Wandel. Der technische Fortschritt drückt sich eher in allmählichen, relativ langsamen Veränderungen bei den Verfahren und Erzeugnissen aus.

195. In der Praxis kann sich daher der Wettbewerb beim Kraftstoffverkauf an der Autobahn im Grunde nur über die Preise ausdrücken.

#### 5.2.1.2. *Wenig Anreize für einen Preiswettbewerb*

196. Wie von TotalFina mitgeteilt, verhält sich die Kraftstoffnachfrage an den Autobahnen in Frankreich relativ stagnierend. Dies hat zur Folge, dass es für die

Marktbeteiligten, die nicht so recht wissen, wie sich der Markt in Zukunft entwickeln wird, kaum Anreize gibt, sich gegenseitig Konkurrenz zu machen, um sich einen größeren Anteil an der künftigen Nachfrage zu sichern.

197. Die folgende Tabelle gibt für TotalFina, Elf und ihre Mitbewerber die geschätzten Marktanteile (Anteil an der Verkaufsmenge und an den Autobahntankstellen in Frankreich insgesamt) für 1998 wieder.

	Anzahl der Tankstellen	Marktanteil Tankstellen	Marktanteil Verkaufsmenge
TotalFina	[...]*	[25-35%]*	[30-40%]*
Elf	[...]*	[15-25%]*	[10-20%]*
Shell	[...]*	[10-20%]*	[10-20%]*
Esso	[...]*	[10-20%]*	[10-20%]*
BP/Mobil	[...]*	[10-20%]*	[10-20%]*
Agip	[...]*	[<5%]*	[<5%]*
Andere	[...]*	[<5%]*	[<5%]*

198. Wegen der langen Laufzeiten der Tankstellenkonzessionen ist die Aussicht, dass sich diese Zahlen in Zukunft erheblich ändern werden, sehr gering. In den letzten Jahren jedenfalls haben sich die Marktanteile prozentual kaum geändert.
199. Diese Zahlen ergeben für die Situation vor dem Zusammenschluss für die vier größten Unternehmen im Einzelhandel eine Konzentrationsindex von fast 88% und einen HHI-Index von 2 444. Beide Indizes sind kennzeichnend für einen stark konzentrierten Markt.
200. Es sind drei Arten von Akteuren zu unterscheiden. Als erstes der Marktführer TotalFina mit einem Marktanteil von fast [30-40%]\*. [...]\*. Zur zweiten Gruppe gehören Elf, Shell, Esso und BP/Mobil mit Marktanteilen zwischen 10% und 20%. Und schließlich gibt es noch die Gruppe der kleinen Akteure, darunter Agip (7 Tankstellen), Avia (8 Tankstellen) und Dyneff (2 Tankstellen). [...]\*.
201. Die starke Konzentration dieses Marktes bedingt eine wechselseitige Abhängigkeit der fünf wichtigsten Akteure, die die Preispolitik ihrer jeweiligen Konkurrenten problemlos überwachen können. Die Überwachung erfolgt zum einen durch Preisvergleich zwischen den Marken und zum anderen durch Preisvergleich zwischen benachbarten Tankstellen. [...]\*.
202. Die Preistransparenz ist sehr groß. Die Tankstellenpreise werden öffentlich angezeigt und sind auf den Autobahnen gut sichtbar. Übt eine Marke Wettbewerbsdruck aus, indem sie ihre Preise senkt, so können die Konkurrenten ihre Preise rasch entsprechend anpassen.
203. Das Interesse am Preiswettbewerb hält sich auch wegen der relativ homogenen Kostenstruktur in Grenzen. In der Tat unterscheiden sich die Kosten von einer Autobahntankstelle zur anderen kaum. Die Kosten sind die Außernetzverkaufspreise zuzüglich der Kosten, die sich aus den Konzessionsbedingungen ergeben. Die Konzessionsbedingungen jedoch sind für die Tankstellen einer gegebene

Autobahn im Prinzip dieselben, und auch zwischen den einzelnen Autobahnen unterscheiden sie sich nur wenig. Unter diesen Umständen fällt es den Akteuren auf diesem Markt nicht schwer, die Kosten der Konkurrenten einzuschätzen, was wiederum bedeutet, dass sie leichter vorhersehen können, wie die Konkurrenten auf eine Marktmaßnahme reagieren werden.

204. Es sei bemerkt, dass alle wichtigen Akteure auf dem Markt für den Verkauf von Kraftstoffen an der Autobahn vertikal integriert sind. Ansonsten gibt es neben den Autobahntankstellen von Avia und Dyneff, die nicht integriert sind, nur eine einzige Autobahntankstelle in der Hand einer VMK. Es ist davon auszugehen, dass diese Akteure aufgrund ihres gleichen Integrationsgrades ähnliche und daher vorhersehbare Marktentscheidungen und –maßnahmen treffen und dass dies für sie den Anreiz verstärkt, den Preiswettbewerb zu beschränken.
205. Und schließlich ist zu unterstreichen, dass die Autobahntankstellennetze der einzelnen Marken so groß sind, dass jede Marke eine Autobahntankstelle unmittelbar vor oder hinter den Tankstellen der Konkurrenten hat. Würde eine der Marken auf einem Autobahnzweig eine aggressive Preispolitik betreiben, dann dürfte dies an allen Autobahnzweigen zu Strafmaßnahmen führen.
206. Das ohnehin schon geringe Interesse an einem Preiswettkampf wird durch die unelastische Reaktion der Nachfrage auf die Preise noch weiter gedämpft. Es ist eine allgemein anerkannte Tatsache, dass der Kraftstoffverbrauch von der Preisentwicklung so gut wie nicht beeinflusst wird. Was die Autobahntankstellen anbelangt, so wurde bereits betont, dass es für den Autofahrer mehrere Gründe geben kann, an einer Tankstelle anzuhalten; günstige Kraftstoffpreise spielen dabei ebenso eine Rolle wie andere Bedürfnisse (rasten, essen usw.). [...]\*

#### 5.2.1.3. *Marktzugangsschranken – keine potenzielle Konkurrenz*

207. Der Markteintritt hängt vom Angebot neuer Konzessionen durch die Autobahngesellschaften ab. Dass an den vorhandenen Autobahnen neue Plätze für Tankstellen entstehen, ist sehr unwahrscheinlich. Hinzukommt, dass die meisten Konzessionen 2005 auslaufen. Für TotalFina und Elf würde dies bedeuten, dass für [...]\* ihrer Autobahntankstellen ([...]\*) der von beiden insgesamt betriebenen Tankstellen) die Konzession ausläuft. Es ist anzumerken, dass die Verträge, die 1992 zwischen den Autobahngesellschaften und den Ölgesellschaften abgeschlossen wurden, vorsehen, dass für letztere die Konzession für eine Tankstelle automatisch verlängert wird, wenn sie in diese investieren. TotalFina hat zwischen 1993 und 1999 diese Möglichkeit bei [...]\* ihrer Tankstellen ([...]\*) wahrgenommen. TotalFina hat dargelegt, dass diese Verträge gegenwärtig neu ausgehandelt würden. Allerdings steht das endgültige Verhandlungsergebnis noch aus. Außerdem macht TotalFina geltend, dass - selbst wenn die Verträge so bleiben sollten wie sie jetzt sind – die Weiterführung sämtlicher Tankstellen, deren Konzessionen 2005 ausläuft, Investitionen in erheblichem Umfang verlangen würde. Das ist sicher richtig, aber andererseits wären diese Investitionen mit einem hohen Investitionsrückfluss verbunden und würden die Erhaltung der Marktposition von TotalFina/Elf sicherstellen.

208. Die einzigen neuen Tankstellen entstehen an Autobahnabschnitten, die neu in Betrieb genommen werden. In den letzten fünf Jahren (1995 bis 1999) wurden von den Autobahngesellschaften 33 Ausschreibungen eingeleitet und abgeschlossen, von denen 11 ergebnislos verliefen oder auf später verschoben wurden. Dies entspricht pro Jahr einer zahlenmäßigen Zunahme der Autobahntankstellen um weniger als 1,5%. In Verkaufsmengen ausgedrückt ist die Zunahme noch geringer, da die neuen Tankstellen gewöhnlich an Autobahnabschnitten liegen, die verkehrsrärmer sind als die bereits vorhandenen. Bis eine Autobahntankstelle errichtet ist, vergehen in der Regel ein bis zwei Jahre, rechnet man die notwendige Zeit für den Erhalt der Baugenehmigung und das Ausschreibungsverfahren mit ein.
209. Da sich der Bestand an Konzessionen kaum erneuert, ist wenig wahrscheinlich, dass neue Bewerber wie die VMK, die den Wettbewerb beim Tankstellengeschäft abseits der Autobahn ankurbeln, auf den Markt der Autobahntankstellen vordringen können. Bis auf eine Ausnahme (die an Leclerc vergebene Tankstelle, deren Preise übrigens unter dem Durchschnitt liegen), ist im Tankstellengeschäft an den französischen Autobahnen bis heute keine Verbrauchermarktkette vertreten.
210. In den letzten zehn Jahren ging bei den Ausschreibungen für Tankstellen der Zuschlag nur in drei Fällen an Gesellschaften, die vor 1989 noch nicht im Kraftstoffverkauf an den französischen Autobahnen präsent waren, nämlich einmal an Leclerc (eine französische Verbrauchermarktkette) und zweimal an Dyneff (eine unabhängige Gesellschaft).

5.2.1.4. *Schlussfolgerung: Ein konkurrenzarmer Markt mit TotalFina als Marktführer*

211. Ein Vergleich zwischen den Preisen der Leclerc-Tankstelle und den mittleren Preisen der anderen Autobahntankstellen zeigt wohl am besten, wie schwach gegenwärtig der Wettbewerb auf dem Markt für den Verkauf von Kraftstoffen an Autobahnen ausgeprägt ist. Die Leclerc-Tankstelle bietet Benzin bleifrei 95 im Durchschnitt um [...] Centimes ([...]) billiger an als die anderen nicht in unmittelbarer Nachbarschaft liegenden Tankstellen an derselben Autobahn. Trotz des hohen Preisunterschiedes macht Leclerc offenbar immer noch Gewinn, und dies bei Kosten, die mit denen der anderen Autobahntankstellen vergleichbar sind. Die folgende Tabelle soll dies verdeutlichen. Sie zeigt für fünf Wochen des Jahres 1998 bzw. 1999 die Preise für den Liter Benzin bleifrei 95, die von den Tankstellen am Abschnitt der Autobahn A31 zwischen Beaune und Toul verlangt wurden.

pk	Marke	Name der Tankstelle	07.09-13.09 1998	25.01-31.01 1999	22.03-28.03 1999	10.05-16.05 1999	21.06-27.06 1999	Mittel
26	Shell	Gevrey Chambertin Ost	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
57	Leclerc	Dijon Brognon	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
103	Esso	Langres Noidant	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
137	TotalFina	Val de Meuse	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
182	BP	Lorraine les Rappes	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
229	TotalFina	Chaudeney	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
272	Elf	Elf Loisy	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
307	TotalFina	La Maxe	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Netz	Mittel Ölgesellschaften		[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Netz	Mittel VMK		[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*

Quellen : TotalFina (für die Preise der einzelnen Tankstellen) und Opal (für die Preismittel der nationalen Ölgesellschaften und der VMK).

212. Der große Preisunterschied lässt vermuten, dass die Preise an der Autobahn höher sind, als sie es in einem reinen Wettbewerbsumfeld wären. TotalFina bringt zur Erklärung dieses Preisunterschieds nur vor, dass die Kosten der Autobahntankstellen im Vergleich zu denen der Tankstellen abseits der Autobahn um [...]\* Centimes/Liter Kraftstoff höher seien. Dabei handelt es sich um eine Einschätzung der UFIP (Vereinigung der Ölindustrie), die noch immer nicht das ganze in der Tabelle ausgewiesene Preisgefälle zwischen den Autobahntankstellen und den anderen Tankstellen erklärt. Außerdem steht diese Einschätzung offenbar im Widerspruch zu einem von TotalFina angestellten Kostenvergleich zwischen den Autobahntankstellen und den anderen Tankstellen. Bei diesem Vergleich ergibt sich, dass die Autobahntankstellen sowohl bei den Kosten als auch bei der Gewinnspanne offensichtlich besser abschneiden:

**Differenz  
Autobahntankstellen/andere  
Tankstellen in Centimes je  
Liter**

Bruttomarge	[...]*
Variable Kosten	[...]*
Nettomarge	[...]*
Fixkosten	[...]*
Abschreibung	[...]*
Andere Einnahmen	[...]*

Anmerkung: TotalFina gibt an, dass das + vor der jeweiligen Zahl bedeutet, dass die Kosten bzw. die Marge je Liter beim Verkauf in Autobahntankstellen höher sind als beim Verkauf in anderen Tankstellen.

213. In ihrer Antwort auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte bestreitet TotalFina die Richtigkeit beider Einschätzungen, erklärt, dass in den entsprechenden Zahlen einige Kostenbestandteile nicht enthalten seien, und legt eine Einschätzung vor, der zufolge sich die Mehrkosten der Autobahntankstellen auf [...]\* Centimes pro Liter betragen (einschl. Steuern). Aber auch diese Einschätzung reicht nicht aus, um den Preisunterschied von [...]\* Centimes zwischen der gewinnbringend wirtschaftenden Leclerc-Tankstelle und den von Ölgesellschaften betriebenen anderen Autobahntankstellen an der A31 völlig zu erklären.
214. Ferner schätzt TotalFina in einem internen Dokument ein, dass der Investitionsrückfluss bei neu errichteten Autobahntankstellen bei [...]\* und bei modernisierten Autobahntankstellen bei [...]\* liegt. Diese Werte sind mit den Werten von [...]\* bzw. [...]\* für Total-Tankstellen an wichtigen Verkehrsverbindungen bzw. in Stadtgebieten oder am Stadtrand zu vergleichen. [...]\*. TotalFina führt in ihrer Antwort auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte an, dass der Investitionsrückfluss bei den letzten errichteten Autobahntankstellen [...]\*. Selbst wenn dies der Fall wäre (TotalFina legt für die Errichtung von Tankstellen abseits der Autobahn im Zeitraum 1997-1999 lediglich drei Beispiele vor), so wäre damit die Feststellung, dass Autobahntankstellen rentabler sind als andere Tankstellen, immer noch nicht widerlegt.
215. Wie bereits erläutert, sieht sich TotalFina selbst als Marktführer im Kraftstoffgeschäft. Diese Stellung ist auf dem Markt für den Verkauf von Kraftstoffen an der Autobahn besonders ausgeprägt, ist TotalFina [...]\* wie ihr größter Konkurrent Elf. Dies belegt auch die folgende Tabelle, die einen Überblick über die Ausschreibungen zur Errichtung neuer Autobahntankstellen in den letzten fünf Jahren liefert. Bei 22 erfolgreich beendeten Ausschreibungen hat es Total in [...]\* Fällen vorgezogen, sich nicht zu bewerben, [...]\*. Bei [...]\* Bewerbungen erhielt Total in [...]\* Fällen den Zuschlag.

Zeitraum 1995-1999	Zuschlag erhalten	nicht rentabel genug	zu dicht an eigener Tankstelle	Beteiligung
ergebnislos verlaufen/verschoben	[...]*	[...]*	[...]*	-
Total	[...]*	[...]*		[...]*
Fina	[...]*	[...]*		[...]*
Elf	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Shell	[...]*	[...]*	[...]*	
Esso	[...]*	[...]*	[...]*	
Avia	[...]*	[...]*	[...]*	
BP/Mobil	[...]*	[...]*	[...]*	
	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*

216. Zusammenfassend ist festzustellen, dass die gegenwärtige Wettbewerbssituation auf dem Markt für den Verkauf von Kraftstoffen an der Autobahn im wesentlichen darauf hinausläuft, dass TotalFina allein oder gemeinsam eine beherrschende Stellung einnimmt und die Rolle des Marktführers spielt.

#### 5.2.2. Situation nach dem Zusammenschluss – Auswirkungen auf den Wettbewerb

217. Das neue Unternehmen wird auf allen Autobahnen in Frankreich stark präsent sein. Der Konzentrationsindex HHI wird sich von 2 444 auf 4 004 erhöhen, was einem extrem hohen Konzentrationsgrad entspricht. Die Marktanteile werden insgesamt wie folgt sein:

	Marktanteil Tankstellen	Marktanteil Verkaufsmenge	
TotalFina/Elf	[50-60%]*	[50-60%]*	[...]*
Shell	[10-20%]*	[10-20%]*	[...]*
Esso	[10-20%]*	[10-20%]*	[...]*
BP/Mobil	[10-20%]*	[10-20%]*	[...]*
Agip	[<5%]*	[<5%]*	
Andere	[<5%]*	[<5%]*	

218. Neben seiner Dominanz auf dem Markt des Außernetzverkaufs von Kraftstoffen und in der Logistikkette der Ölindustrie würde TotalFina/Elf nach der Fusion über ungleich mehr Tankstellen an ungleich mehr Standorten verfügen. Dadurch hätte das Unternehmen die Möglichkeit, das Verhalten aller seiner Konkurrenten aus unmittelbarer Nähe zu beobachten – und sie gegebenenfalls zu bestrafen, falls sie sich an irgend einem Autobahnabschnitt für eine aggressive Preispolitik entscheiden sollten. Denn viele der Tankstellen der großen Akteure (BP, Esso und Shell) würden dann in unmittelbarer Nähe einer TotalFina/Elf-Tankstelle liegen. Dies belegt die folgende Tabelle, die für die einzelnen Marken einen Überblick über die Zahl ihrer Tankstellen gibt, die auf ein und demselben Autobahnabschnitt unmittelbar neben einer TotalFina/Elf-Tankstelle, zwischen

zwei TotalFina/Elf-Tankstellen oder unmittelbar neben zwei hintereinanderliegenden TotalFina/Elf-Tankstellen liegen.

	BP	Elf	Esso	Shell	TotalF	TFE	TFE/-/TFE	-/TFE/TFE
<b>BP</b>	x	[...]*	8	7	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
<b>Elf</b>	14	[...]*	19	20	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
<b>Esso</b>	7	[...]*	x	7	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
<b>Shell</b>	7	[...]*	8	x	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
<b>TotalF</b>	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*

219. Da TotalFina/Elf an bestimmten Stellen zwei Tankstellen hintereinander besitzt und manche Tankstellen der Konkurrenz zwischen zwei ihrer Tankstellen liegen, könnte TotalFina/Elf zielgerichtet ganz bestimmte Konkurrenten bestrafen, ohne dass sich dies auf die anderen auswirken würde. Das Beispiel der Leclerc-Tankstelle zeigt, dass die Preise einer Tankstelle sich unmittelbar auf die Preise der Tankstellen in unmittelbarer Nähe, und dabei vor allem auf die nächstfolgende Tankstelle auswirken. Würde sich einer der Konkurrenten für den Preiskampf entscheiden, dann wäre für ihn ungewiss, ob die anderen nachziehen, und er würde riskieren, dass selektive Strafmaßnahmen von TotalFina/Elf einen erheblichen Teil seiner Tankstellen treffen. Und da TotalFina/Elf viel größer ist als jeder ihrer Konkurrenten [...]\*, würden die Kosten eines Preiskriegs im Verhältnis zum Cash Flow einer Autobahntankstelle sehr ungleich verteilt sein.

220. Nach dem Zusammenschluss gäbe es für TotalFina/Elf starke Anreize, ihre Preise zu erhöhen oder die Qualität ihrer Leistungen zu senken. Denn erstens ist, wie schon erläutert, die Struktur des Autobahntankstellenmarktes so, dass tendenziell Rigidität gegenüber fallenden Preisen und Fluidität gegenüber steigenden Preisen besteht. Und zweitens hätte TotalFina/Elf die Mittel, jeden Konkurrenten, der sich ihrer Politik nicht anschließt oder sich ihr gar widersetzt, zu bestrafen.

221. Insgesamt würde der angemeldete Zusammenschluss dazu führen, dass die Wettbewerbsstruktur des französischen Marktes für den Verkauf von Kraftstoffen an der Autobahn, die vorher schon denkbar schlecht war, noch mehr beeinträchtigt wird. Der Zusammenschluss zu TotalFina/Elf führt zur Begründung einer beherrschenden Stellung auf diesem Markt.

## 6. DER VERKAUF VON DÜSENTREIBSTOFFEN

### 6.1. Relevanter Markt

222. Der Treibstoff, der für die Motoren bzw. Triebwerke von Flugzeugen verwendet wird, ist Kerosin. Es handelt sich im Grunde um dasselbe Kerosin, das (vor allem im Vereinigten Königreich) als Heizmittel verwendet wird, nur muss das

Kerosin, das für den Antrieb von Flugzeugen dient, sehr strengen Qualitätsanforderungen genügen. Die Kommission hat in früheren Entscheidungen (BP/Mobil, Shell/Gulf Oil, Exxon/Mobil) gefolgert, dass Düsentreibstoffe einen von anderen Kraftstoffen (wie Benzin für Kraftwagen, Dieselmotortreibstoff für Kraftwagen oder Schiffsdiesel) getrennten Produktmarkt darstellen. Diese Ansicht vertritt auch TotalFina.

223. Die anmeldende Partei bringt vor, dass die Düsentreibstoffe einen europäischen Markt darstellen, da sie im Rahmen von Ausschreibungen verkauft werden, deren Gegenstand weltweite Lieferaufträge sind, die von verschiedenen Fluggesellschaften vergeben werden, die von den Lieferanten verlangen, dass sie dieses Erzeugnis an verschiedene Flughäfen in der ganzen Welt liefern. Außerdem wird der Preis auf der Grundlage der Platt's-Notierungen festgesetzt, so dass sich die Düsentreibstoffpreise auf den Cargomärkten der Welt sehr ähneln.
224. Die Kommission ist der Meinung, dass diese Tatsachen nicht erlauben, auf die Existenz eines einzigen europaweiten Marktes zu schließen. Zu unterscheiden ist zwischen der Herstellung der Treibstoffe und ihrer Lieferung sowie Anlieferung an bestimmten Standorten, da die räumliche Ausdehnung des Wettbewerbs durch die Logistikinfrastruktur begrenzt werden kann.
225. Die Tatsache, dass sich die Preise ab Raffinerie und die Preise auf den Cargomärkten nicht sehr unterscheiden, besagt nicht viel, denn dies hat mit der Art des Erzeugnisses und damit zu tun, dass sich die Preise für Erdölraffinate allgemein angeglichen haben. Bei gleicher Preishöhe für die Rohstoffe (Rohöl) und bei einer europaweit mehr oder weniger gleichen Struktur der Raffinations- und Beförderungskosten erscheint es normal, dass auch die Preise der Düsentreibstoffe europaweit gleich sind, so wie dies auch bei anderen Raffinerieprodukten der Fall ist. Geht es jedoch um die Frage der Belieferung bestimmter Flughäfen mit Düsentreibstoffen, dann verliert sich die europäische Dimension des Marktes. Es ist zwar richtig, dass die Fluggesellschaften ihre Lieferaufträge weltweit ausschreiben, aber sie wählen nicht unbedingt einen einzigen Lieferanten für die Versorgung aller von ihnen betriebenen Flughäfen. Im Gegenteil: Sie wählen für jeden Flughafen jeweils das günstigste Angebot, je nachdem, welche Vorteile ein Lieferant für den jeweiligen Standort aufweist.
226. Außerdem kann sich der Preis für das Auftanken von Flugzeugen von einem Vertrag zum anderen unterscheiden. Wie die anmeldende Partei angibt, setzt sich der Lieferpreis aus der Platt's-Notierung und dem Preis des Lieferanten für die Beförderung des Treibstoffs bis an Bord zusammen, d.h. er enthält die Kosten der Logistik für die Anlieferung zum Bestimmungsort (Beförderung des Treibstoffs zum Flughafen, Lagerung und Betankung des Flugzeugs). Hier sind bei den einzelnen Flughäfen Preisunterschiede festzustellen, die sich aus den Lieferkosten ab Raffinerie oder Einfuhrtanklager erklären.
227. Auch das Wettbewerbsumfeld kann sich bei den einzelnen Flughäfen oder in den einzelnen Regionen unterscheiden. Die Unterschiede sind vor allem dadurch bedingt, dass die Infrastruktur, die zur Beförderung der Treibstoffe an ihren endgültigen Bestimmungsort – das Flugzeug – dient, unterschiedlich ist, denn in der Regel hat jeder Flughafen seine eigene Infrastruktur. Daher müssen die

Lieferanten nicht nur Treibstoffe herstellen, um von den Fluggesellschaften Aufträge zu erhalten, sondern sie müssen auch Zugang zu der jeweiligen Flughafeninfrastruktur für die Verteilung der Treibstoffe und die Betankung der Flugzeuge haben, um ihr Erzeugnis bis hin zum letzten Glied der Versorgungskette (Betankung des Flugzeugs) effizient vermarkten zu können.

228. Es kann Märkte geben, die auf einen bestimmten Flughafen begrenzt sind. Daher gilt nachfrageseitig für den Fall, dass der Treibstoffpreis auf einem gegebenen Flughafen steigt, eine Fluggesellschaft, die ja auf die ihr zur Verfügung stehenden Zeitnischen angewiesen ist, nicht einfach auf einen anderen Flughafen ausweichen kann, um denselben Treibstoff zu einem niedrigeren Preis zu erhalten. Und angebotsseitig hängt für eine Ölgesellschaft die Möglichkeit, statt eines gegebenen Flughafens einen anderen zu beliefern, von dem Zugang ab, den sie zur Logistikinfrastruktur hat. Auch für die Angebotsseite ist somit die Austauschbarkeit begrenzt.
229. Die beiden relevanten Märkte sind hier die Flughäfen Toulouse-Blagnac und Lyon-Satolas. TotalFina ist der Meinung, dass diese beiden Flughäfen keinen erheblichen Teil des Gemeinsamen Marktes darstellen.
230. Es handelt sich hier, gemessen an ihrem Passagieraufkommen um den drittgrößten bzw. viertgrößten Flughafen Frankreichs<sup>18</sup>. Beide Flughäfen gewährleisten die Verkehrsanbindung von Gebieten mit hoher Industriekonzentration: Toulouse ist Schwerpunkt der europäischen Luft- und Raumfahrtindustrie (z.B. Airbus und Ariane), Lyon ist die zweitgrößte Stadt Frankreichs und ein wichtiges Industrie- und Finanzzentrum. Beide Flughäfen haben ein großes Einzugsgebiet und dienen auch der Verkehrsanbindung großer abgelegener Gebiete. So erstreckt sich das Einzugsgebiet des Flughafens von Toulouse auf die gesamte Region Midi-Pyrénées. Der nächste Flughafen vergleichbarer Größe ist der von Marseille, aber dieser liegt mehrere Autostunden von Toulouse entfernt. Dasselbe gilt für den Flughafen von Lyon, der ein großes Gebiet in der Mitte und im Südosten Frankreichs abdeckt. Der nächste Flughafen vergleichbarer Größe ist der von Genf (Schweiz). Außerdem stehen die Flughäfen Lyon-Satolas und Toulouse-Blagnac mit auf der Liste der Flughäfen, die entsprechend der Richtlinie über den Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auf den Flughäfen der Gemeinschaft<sup>19</sup> bevorzugt zu liberalisieren sind. In Anwendung dieser Richtlinie veröffentlicht die Kommission vier Listen von Flughäfen, die laut der Richtlinie zu liberalisieren sind. Darauf sind die Flughäfen nach ihrer Bedeutung geordnet. Sowohl Lyon-Satolas als auch Toulouse-Blagnac gehören zur ersten Kategorie von Flughäfen („Flughäfen mit einem jährlichen Verkehrsaufkommen von mindestens 3 000 000 Passagierbewegungen oder 75.000 Tonnen Fracht“). Zum Vergleich: zu dieser Kategorie gehören auch die Flughäfen von Frankfurt-Main, Paris,

---

<sup>18</sup> Verkehrsaufkommen der beiden Flughäfen in Zahlen (1998):  
Toulouse: Zahl der Fluggäste: 4 800 000 ; Fracht: 46 000 t ; Flugbewegungen: 97 000; Flugziele: 25% aller Flüge aus Frankreich ins Ausland;  
Lyon: Zahl der Fluggäste: 5 221 221 ; Fracht: 40 000 t ; Flugbewegungen: 108 355; Flugziele: 38% aller Flüge aus Frankreich ins Ausland.

<sup>19</sup> Richtlinie 96/67/EG des Rates vom 15. Oktober 1996 über den Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auf den Flughäfen der Gemeinschaft, ABl. L 272 vom 25.10.1996, S. 32.

London (Heathrow, Gatwick), Amsterdam, Brüssel, Rom, Mailand usw. Aus den vorstehend erörterten Gründen vertritt die Kommission die Meinung, dass beide Flughäfen einen erheblichen Teil des Gemeinsamen Marktes darstellen.

## **6.2. Analyse unter dem Aspekt des Wettbewerbs**

231. Die anmeldende Partei erkennt an, wie wichtig der Zugang zur internen Versorgungsinfrastruktur der Flughäfen ist. Auf allen großen Flughäfen werden die Lagertanks, die Ölleitungssysteme und die Tankfahrzeuge, die zur Versorgung der Flugzeuge mit Treibstoff dienen, von einem oder mehreren Zusammenschlüssen, den sogenannten Pools, verwaltet. Die Mitglieder der Pools sind Treibstofflieferanten, die in diese Logistikkosten investiert haben und sie gemeinsam nutzen, um ihre Logistikkosten niedrig zu halten. Diese Logistikkosten werden in erster Linie von den Poolmitgliedern genutzt. Die anmeldende Partei gibt jedoch an, dass dadurch das Angebot auf einem gegebenen Flughafen nicht eingeschränkt werde, weil entweder der betreffende Pool aus einer Vielzahl von Unternehmen besteht oder weil es mindestens zwei solcher Pools, jeder bestehend aus mehreren Unternehmen, gibt. Außerdem gäbe es in der Regel Klauseln, die regeln, dass neue Mitglieder unter der Bedingung zugelassen werden, dass sie bestimmte technische und Liquiditätsvoraussetzungen erfüllen.
232. Auf dem Flughafen von Toulouse wird die Lagerung von Treibstoff und seine Beförderung an Bord durch eine wirtschaftliche Interessenvereinigung mit dem Namen GAT (Groupement pour l'Avitaillement de Toulouse) verwaltet. Ihre Mitglieder sind TotalFina und Elf, die jeweils mit 50% beteiligt sind. Einen anderen Zusammenschluss oder Pool, der der GAT Konkurrenz machen könnte, gibt es nicht. 1998 haben TotalFina und Elf den gesamten Treibstoffbedarf dieses Flughafens gedeckt [...]\*. Der geplante Zusammenschluss wird zur Begründung eines Monopols führen und die Zugangshindernisse für potenzielle Bewerber erhöhen.
233. Auf dem Flughafen von Lyon wird die Lagerung von Treibstoff und seine Beförderung an Bord durch eine wirtschaftliche Interessenvereinigung mit dem Namen GALYS (Groupement pour l'Avitaillement de Lyon-Satolas) verwaltet. Ihre Mitglieder sind TotalFina und Elf, die jeweils mit 50% beteiligt sind. Einen anderen Zusammenschluss oder Pool, der der GALYS Konkurrenz machen könnte, gibt es nicht. 1998 haben TotalFina und Elf den gesamten Treibstoffbedarf dieses Flughafens gedeckt [...]\*. Der geplante Zusammenschluss wird zur Begründung eines Monopols führen und die Zugangshindernisse für potenzielle Konkurrenten erhöhen.
234. Die anmeldende Partei betont, dass durch den Zusammenschluss auf den beiden Flughäfen weder eine beherrschende Stellung begründet noch gestärkt werde, weil an den Gesellschaftsverträgen der Interessenvereinigungen GAT und GALYS, die die Bedingungen für die Aufnahme neuer Mitglieder regeln (siehe die vorstehenden Randnummern), Änderungen dahingehend vorgenommen wurden, dass der Zugang für jeden Konkurrenten, der dies beantragt und objektive technische und finanzielle Kriterien erfüllt, gewährleistet sei. Auf dem Flughafen von Lyon hat sich bisher noch kein Mitbewerber gemeldet. Für den

Flughafen von Toulouse hingegen liegt, wie die anmeldende Partei mitteilt, seit Juli 1999 ein Antrag von Mobil vor.

235. Die veränderten Bestimmungen des Gesellschaftsvertrages der Pools können jedoch nicht verhindern, dass TotalFina/Elf durch den angemeldeten Zusammenschluss eine beherrschende Stellung auf beiden Flughäfen erlangt. Mit der Fusionskontrollverordnung soll schon die Begründung einer solchen Stellung verhindert werden. Durch das Vorbringen der anmeldenden Partei, dass besagte Bestimmungen die Möglichkeiten des neuen Unternehmens, seine beherrschende Stellung missbräuchlich auszunutzen, einschränken, wird die Anwendung dieser Verordnung nicht berührt.

### **6.3. Schlussfolgerung**

236. Die Kommission vertritt aus all diesen Gründen die Auffassung, dass der Zusammenschluss zur Begründung einer beherrschende Monopolstellung auf dem Markt für die Treibstoffversorgung der Flughäfen Toulouse-Blagnac und Lyon-Satolas führt.

## **7. ABSATZ VON FLÜSSIGGAS (LPG)**

### **7.1. Der relevante Markt**

#### *7.1.1. Sachlich relevanter Markt*

237. Flüssiggase (LPG) enthalten Butan oder Propan, das aus der Raffination von Erdöl bzw. aus Ergas stammt. LPG kann danach unterschieden werden, ob es zum einen als Brennstoff zur Erzeugung von Energie oder zum anderen als Kraftstoff für Fahrzeuge (LPG-c) verwendet wird. Da LPG-c dem Kraftstoffmarkt zugeordnet wird, soll in diesem Teil lediglich das als Brennstoff genutzte LPG untersucht werden.

238. An der gesamten Produktion einer Raffinerie hat die LPG-Produktion einen Anteil von 2 bis 4%. Von 88 Mio. Tonnen Raffinerieerzeugnissen, die 1998 von französischen Raffinerien in Frankreich hergestellt wurden, waren 2,7 Mio. Tonnen LPG (das entspricht 3,1% der Gesamtproduktion).

- Beschreibung des Produkts

239. Zu den LPG gehören die beiden Produkte Butan und Propan. Trotz einiger technischer Unterschiede (verschiedene Drücke und Siedepunkte, die für die Art der Lagerung und Abfüllung ausschlaggebend sind), sind die beiden Produkte für die meisten Verwendungszwecke austauschbar (außer LPG als Kfz-Kraftstoff, der immer ein Gemisch aus Propan und Butan darstellt). Butan wird beispielsweise hauptsächlich in Privathaushalten in abgefüllter Form (in Flaschen) als Zusatzheizung, zur Warmwasserbereitung und zum Kochen verwendet. Es wird auch in Tanks, hauptsächlich zu industriellen Zwecken, eingesetzt, denn seine Verwendung im Haushalt ist dadurch eingeschränkt, dass es bei einer Temperatur unter 0°C seinen gasförmigen Zustand einbüßt. Propan wird zu den gleichen Zwecken im Haushalt sowie zur Energieerzeugung im

gewerblichen Bereich verwendet, da es aufgrund seiner technischen Merkmale für den Vertrieb in Tanks unabhängig von Witterungsbedingungen besser geeignet ist.

240. Aufgrund der gefährlichen Eigenschaften von LPG sind dessen Vermarktung, Transport und Lagerung national und europaweit Regelungen unterworfen.

- Lieferformen von LPG

241. Mitunter wird die Ansicht vertreten, dass es drei gesonderte LPG-Märkte gäbe. Dabei wird zwischen (i) LPG in Flaschen, (ii) Tankgas, das vorwiegend für die Verwendung im Haushalt verkauft wird und (iii) Tankgas zu gewerblichen Zwecken unterschieden. Dieser Ansatz wird übrigens auch von den Flüssiggaslieferanten selbst verfolgt. Dieser Einteilung in drei Märkte werden die Unterschiede in der Art des Vertriebs, der Verwendung und im mengenmäßigen Verbrauch zugrunde gelegt.

242. Das abgefüllte LPG wird in Flaschen verkauft, deren Größe von 5,5 bis 35 Kilogramm variieren kann. Es wird hauptsächlich im Haushalt zur Wasserbereitung, zum Heizen, Kochen sowie von Heimwerkern verwendet. Es kann auch zu gewerblichen Zwecken eingesetzt werden, beispielsweise in der Gastronomie, zur thermischen Reinigung, Isolierung und im Bauwesen. LPG in Flaschen wird in Tankstellen, Supermärkten und über das herkömmliche Vertriebsnetz verkauft (Baumärkte, Lebensmittel- und Tabakwarengeschäfte). Die Vertriebslogistik für LPG in Flaschen umfasst auch Flaschenabfüllanlagen (45 Anlagen in Frankreich). In Frankreich beläuft sich der Anteil von LPG in Flaschen am LPG-Vertrieb für alle Verwendungszwecke zusammengenommen auf 25% (0,81 Mio. Tonnen). Beim Verkauf von Flaschen ist eine rückläufige Entwicklung von zwei bis drei Prozent jährlich zu verzeichnen. Diese Tendenz ist auf zwei gegenläufige Entwicklungen zurückzuführen – rückläufiger Absatz von Butan (für Haushalte) bei gleichbleibendem Absatzvolumen von Propan in Flaschen (zu gewerblichen Zwecken) und zunehmender Absatz kleiner Flaschen (6 kg), die als neues Produkt am Markt zur Energieversorgung im Freizeit- und Küchenbereich sowie für Zusatzheizungen bestimmt sind.

243. Vorwiegend im Haushaltsbereich verwendetes Tankgas (für Kleinabnehmer) wird für kleine 0,5- bis 1,7-Tonnen-Tanks geliefert. Solche Tanks werden Kunden zur Verfügung gestellt, deren jährlicher Verbrauch nicht über 12 Tonnen hinausgeht. Sie werden bei den privaten Verbrauchern in einer bestimmten Entfernung vom Haus unter freiem Himmel aufgestellt oder in den Boden eingelassen. Dieses LPG wird vornehmlich zum Heizen, Kochen und zur Warmwasserbereitung verwendet. LPG für Kleinabnehmer wird im wesentlichen über die Unternehmen selbst vertrieben. Der Absatz von LPG für Kleinabnehmer beläuft sich in Frankreich auf 1,22 Mio. Tonnen und macht einen Anteil von 40% am Absatzvolumen (sämtliche Verwendungszwecke) aus. Beim Absatz von LPG für Kleinabnehmer ist ein Zuwachs zu verzeichnen (+0,38 Mio. Tonnen seit 1990).

244. Tankgas für mittlere und Großabnehmer („gewerbliche Abnehmer“) wird für mittlere und große 1,75 bis 50 Tonnen-Tanks geliefert, die in den Gewerbeunter-

nehmen aufgestellt werden. Der Jahresverbrauch in diesem Segment liegt bei über 12 Tonnen pro Kunde. Dieses Tankgas wird vollständig oder teilweise zu folgenden Zwecken verwendet: Beheizen größerer Räume, Hotel- und Gaststättengewerbe, Industrieanlagen, Wärmeregulierung in Gewächshäusern, Nahrungsmittelsektor (Trocknung von Getreide, Tabak usw.), Dampferzeugung usw. LPG für mittlere und Großabnehmer wird von den Unternehmen selbst vertrieben, die über eigene Vertriebskräfte und einen eigenen Kundendienst verfügen. Der Absatz von LPG in diesem Sektor in Frankreich beläuft sich auf 1 Mio. Tonnen und macht einen Anteil von 30% am Absatzvolumen (sämtliche Verwendungszwecke) aus. Er verzeichnet einen, wenn auch geringeren Zuwachs als der für Kleinabnehmer (+0,10 Mio. Tonnen seit 1990).

245. Allerdings erübrigt es sich zu ermitteln, ob es einen einzigen LPG-Markt oder je nach der Art der Abfüllung oder dem Verwendungszweck unterschiedene LPG-Märkte gibt. Die Wettbewerbsanalyse im Hinblick auf die Auswirkungen des angemeldeten Zusammenschlusses wird von dieser Unterscheidung nicht berührt.

- Der LPG-Markt als eigenständiger Produktmarkt

246. TotalFina ist der Ansicht, dass der LPG-Markt angesichts des Bestehens einer Reihe von Substitutionsprodukten kein eigenständiger Produktmarkt sei. Als Energiequelle zum Heizen und Kochen werden vom Anmelder feste mineralische Brennstoffe (Stein- und Braunkohle, Holz), Heizöl, Erdgas, Strom und erneuerbare Energien (Sonnenenergie) und für den gewerblichen Sektor Erdgas, Strom, feste mineralische Brennstoffe (Stein- und Braunkohle) und Schweröl angeführt.

247. Allerdings gehört wohl keine dieser Energiequellen zu demselben Produktmarkt wie LPG. Zunächst muss festgestellt werden, dass die für LPG in Flaschen in Frage kommenden Verwendungszwecke kaum für die Umstellung auf andere Energiequellen, wie z.B. Heizöl, geeignet sind. Die Abnehmer von Flaschengas beabsichtigen, diese Energie zu einem speziellen Zweck zu verwenden - als zusätzliche Heizung, zum Kochen und für Heimwerkerarbeiten wie zum Schweißen usw. - wofür Heizöl nicht geeignet ist. Diese fehlende Ersetzbarkeit hat weniger mit den jeweiligen Preisen oder dem Heizwert als damit zu tun, dass LPG bequem abgefüllt werden kann.

248. Der Wechsel des Energieträgers setzt eine erhebliche Veränderung der Anlage (Kessel, Auswechseln des Brenners, Anschaffung eines neuen Behälters oder Erneuerung der Rohrleitungen und Lagerung) und demzufolge höhere Kosten voraus. Selbst wenn der Preis für LPG heraufgesetzt würde, könnten die für den Wechsel zu einem anderen Energieträger erforderlichen Kosten durch die Verteuerung von LPG kurzfristig nicht ausgeglichen werden.

249. Allein eine Umstellung auf Erdgas lässt sich bei angemessenem Aufwand und vernünftigen Kosten relativ einfach realisieren. Allerdings setzt dies zunächst voraus, dass das Erdgasnetz geografisch die Nachfrage erreicht. Was die Verwendung von Flaschengas im Haushalt (zum Kochen) anbelangt, stehen in ganz Frankreich [...] \* Millionen Erdgaskunden (GdF) [...] \* Millionen Kunden

gegenüber, die LPG aus Flaschen verwenden [...]\*. In Frankreich wird es immer eine getrennte Nachfrage nach LPG geben, denn eine flächendeckende Versorgung des Territoriums Frankreichs über das Erdgasnetz ist nicht zu erwarten<sup>20</sup>.

250. In den Antworten der verschiedenen LPG-Nutzer wird das Erdgas als alternative Energiequelle genannt, die dem LPG am nächsten käme, vorausgesetzt, dass der Anschluss an das Erdgasnetz möglich wäre bzw. in Betracht gezogen werden könne. Zur Nutzung in der Landwirtschaft beispielsweise (z.B. Getreidetrocknung) wird LPG ebenso wie Erdgas eingesetzt, weil dies die einzige Energieform ist, die den Einsatz der Verbrennungsluft direkt in der Trockenanlage - ohne einen Luft-Luft-Wärmeaustauscher - ermöglicht. In der Glas-, Gießerei- und Keramikbranche hat LPG (als Energiequelle für die Trocknung) den Vorrang vor Strom, dessen Nutzungskosten um das Fünffache höher liegen, vor Schweröl, weil es umweltschädlich ist und vor Erdgas, sofern die Versorgung der Produktionsstätten nicht über GDF erfolgt. Ein Hersteller von Verpackungsmaterial aus Zellulosefasern (zum Schutz von Obst und Flaschen) ist aus Gründen der Sauberkeit sowie aufgrund des geringeren energetischen Wirkungsgrades von Schweröl zu LPG übergewechselt. In ländlichen Gebieten, die nicht mit Erdgas versorgt werden, wird LPG im Mietwohnungsbereich eingesetzt. Nach Aussagen der befragten Baugesellschaften entschied man sich für diese Energie, da sie im Vergleich zu Strom wirtschaftlicher und zu Heizöl „sauberer“ und einfacher zu liefern ist.
251. Folgendes Beispiel veranschaulicht, dass kein unmittelbarer Wettbewerb zwischen alternativen Energiequellen herrscht. [...]\*.
252. Untersucht man die Preisentwicklung von LPG, so zeigen sich unterschiedliche Tendenzen bei LPG und den anderen Energieträgern. Nach den von TotalFina vorgelegten Zahlen sollen diese Preise von Dezember 1982 bis Dezember 1998 folgende Entwicklung genommen haben:

Centimes / kWh	Dezember 1982	Dezember 1992	Dezember 1998
LPG	33,8	32,8	39,0
Erdgas	24,2	24,1	24,4
Strom	54,5	74,2	71,5

Quelle: ATEE, Februar 1999 – Formular CO

253. Daraus ist ersichtlich, dass die Preisschere zwischen LPG und Erdgas in den letzten 17 Jahren größer geworden ist. Trotz dieses wachsenden Preisunterschiedes ist die Zahl der Abnehmer von Tankgas weiter angewachsen und die Kundschaft für Flüssiggas in Flaschen nur geringfügig zurückgegangen. Der Unterschied beim Absatz von LPG zu Haushaltszwecken oder zu gewerblichen Zwecken ist ähnlich, wie die nachstehende, von TotalFina vorgelegte Tabelle zeigt.

<sup>20</sup> In Frankreich sind 6 705 Gemeinden (von rund 36 000) an das Erdgasversorgungsnetz angeschlossen. Gaz de France sieht vor, in den nächsten drei Jahre jährlich 400 weitere Gemeinden an das Netz anzuschließen.

Preis in Centimes pro kWh (1999)	Eigenheime	Großindustrie
Erdgas	24	7
Heizöl	19	10
LPG	39	24
Strom	58	26

Quelle: ATEE, Februar 1999 – Formular CO

254. Nachstehende Tabelle veranschaulicht für den Zeitraum 1988-1998 den Wechsel zwischen Energieträgern bei Eigenheimen im Falle der Umstellung der Zentralheizungssysteme [...]\*

[...]\*

Energieart	Heizöl	Gas	Strom	Kohle	LPG	Sonstige	Insgesamt
Vor der Umstellung							
Nach der Umstellung							
Veränderung							

Quelle: TotalFina – Centre d'étude et de recherche économique sur l'énergie

255. Die Umstellung wirkt sich zugunsten von LPG, aber auch der Versorgung aus dem Erdgasnetz aus. Dagegen ist eine negative Auswirkung auf Energieträger wie Öl, Strom oder Kohle zu verzeichnen. Die Rubrik „sonstige“ Energieträger umfasst neue Formen wie beispielsweise Sonnenenergie.
256. Ein bedeutsames Kriterium für den Grad des möglichen Wettbewerbs zwischen alternativen Energieträgern ist die Korrelation zwischen den Preisänderungen bei diesen verschiedenen Energieträgern. Wenn zwei alternative Energieträger austauschbar sind und demzufolge zum gleichen Markt gehören, so müsste eine Preiserhöhung bei der einen eine Preisreaktion bei der anderen bewirken. Mit anderen Worten, wenn beide Energieträger zum gleichen Produktmarkt gehören, müssten ihre jeweiligen Preise in einem gegebenen Zeitraum die gleichen Veränderungen vollziehen. In diesem Falle bestünde eine Korrelation zwischen den Preisänderungen bei den beiden alternativen Energieträgern.
257. Die Korrelationsanalyse der Kommission ergab jedoch, dass LPG nicht zum gleichen Markt gehört wie Heizöl oder Strom<sup>21</sup>. Dieser Analyse liegen die für fünf Kundengruppen berechneten Preise für LPG, Heizöl und Strom (im Zeitraum 1/95 bis 7/99) zugrunde, d.h. für Haushalte, den Dienstleistungssektor (Hotelwesen, Verwaltungen usw.), Kleinindustrie, mittlere Industrie und Großindustrie (Quelle: „Die Energiepreise“ – Association Technique Energie – Environnement). In diesen Gruppen sind alle Lieferformen (Tankgas für private Abnehmer, gewerbliche Abnehmer und Großabnehmer) sowie die verschiedenen

<sup>21</sup> In dieser Analyse wurde Erdgas nicht berücksichtigt, da es normalerweise LPG ersetzen kann (denn es ist billiger), vorausgesetzt, das Gasnetz erreicht den Kunden, wie weiter oben ausgeführt.

LPG-Mengenlieferungen vertreten. Nachstehende Tabelle zeigt den jeweils ermittelten Korrelationsgrad (R<sup>2</sup>):

**Korrelation zwischen LPG, Heizöl und Strom**

[...]\*

	<b>LPG Haushalte</b>	<b>LPG Dienstleistungsgewerbe</b>	<b>LPG Kleinindustrie</b>	<b>LPG mittlere Industrie</b>	<b>LPG Großindustrie</b>
<b>Heizöl</b>					
<b>Strom</b>					

258. Der Korrelationsgrad ist sehr niedrig (bei Strom niedriger als bei Heizöl). Insgesamt bedeutet das, dass die LPG-Tarifpolitik durch die Tarifpolitik der alternativen Energiequellen nicht beeinträchtigt wird. Dies ist ein wichtiger Indikator für das Bestehen eigenständiger Energiemärkte.

259. Wird die Entwicklung der am LPG-Markt erzielten Bruttomargen analysiert, so ist eine steigende Tendenz zu erkennen, die sich angesichts der derzeit effektiv bestehenden Konkurrenz durch die anderen Energiequellen nur schwer erklären lässt.

**Veränderung der Bruttomargen bei LPG (1996 – 1998)**

[...]\*

	<b>Flaschengas</b>		<b>Tankgas</b>		<b>Tankgas mittlere und Großabnehmer</b>	
<b>Anmelder</b>						
<b>Großer Mitbewerber 1</b>						
<b>Großer Mitbewerber 2</b>						
<b>Kleiner Mitbewerber</b>						
<b>Mittlere Industrie</b>						

Quelle: Antworten aus den Fragebögen der Kommission

260. Die Bruttomargen haben im Laufe der letzten drei Jahre eine positive Entwicklung genommen. Diese Entwicklung, die auf Marktteilnehmer aller Größen zutrifft, macht deutlich, dass die LPG-Produzenten ihre Kundenverkaufspreise nicht anzupassen brauchten, um sich im Wettbewerb mit Heizöl oder einer anderen Energiequelle zu behaupten.

261. TotalFina kennzeichnet in seiner Antwort auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte noch einmal die entsprechenden, sich aus der jeweiligen Nutzung von LPG ergebenden Märkte (Kochen, Heizung im Haushalt, Input in der Petrochemie, Energiequelle für bestimmte Gewerbe) und versucht den Beweis zu erbringen, dass LPG in jedem dieser Nutzungsbereiche einem starken Wettbewerb durch andere Energieträger ausgesetzt ist. Darüber hinaus erklärt TotalFina, dass die von der Kommission angestellten Korrelationsberechnungen

ungenau seien, da die Daten auf einer monatlichen Bezugsbasis beruhen, während die Strom- und Erdgaspreise sich im Gegensatz zu LPG und Heizöl nur jährlich ändern. Ferner legte TotalFina Elastizitätsschätzungen vor, die in seinem Auftrag [...] erstellt wurden.

262. Was den Nutzungsbereich Kochen anbelangt, könnte LPG durch Erdgas (in den Gegenden, in denen ein Versorgungsnetz besteht) und Strom ersetzt werden. Die Ablösung durch Erdgas käme dann in Frage, wenn sich ein entsprechendes Versorgungsnetz in Reichweite der LPG-Verbraucher befände. Um LPG durch Erdgas zu ersetzen, sind nur geringfügige Veränderungen an den Haushaltsgeräten erforderlich. TotalFina ist der Ansicht, dass eine Erhöhung des relativen Preises von LPG die Anmeldung so vieler Kunden bei GdF (dem Betreiber des französischen Gasnetzes) zur Folge hätte, dass eine Preiserhöhung sich nicht lohnen würde.
263. Allerdings gilt dieses Argument nur für die Gegenden in Frankreich, die über das Gasnetz versorgt werden. So hat GdF im Laufe 1999 konsequent seine Tarife gesenkt, während die Preise für LPG in Flaschen im gleichen Zeitraum eher eine steigende Tendenz aufwiesen. Es ist wenig wahrscheinlich, dass ein Preisgefälle von [...] zwischen abgefülltem LPG und Erdgas den Verbraucher dazu veranlassen könnte, sich bei GdF als Kunde für den Bezug von Erdgas anzumelden.
264. Die Umstellung auf Strom sei im übrigen auf zwei sich ergänzende Faktoren zurückzuführen. Einerseits seien die Haushalte zunehmend mit Geräten ausgestattet, die mit LPG oder mit Strom betrieben werden können (wie z.B. ein Herd mit zwei elektrischen und zwei mit LPG betriebenen Kochstellen). Die Verbraucher könnten sich somit je nach dem relativen Preis für LPG oder Strom entscheiden. Andererseits würden die mit LPG betriebene Geräte durch elektrische Geräte ersetzt werden.
265. Keines dieser beiden Argumente wirkt überzeugend. Nach einer Untersuchung [...] sind in den nicht mit Erdgas versorgten Gebieten [...] der Haushalte für LPG oder LPG plus Strom zum Kochen ausgestattet. Beide Formen des Kochens haben ihre jeweiligen Vor- und Nachteile. Wie TotalFina erläutert, weist Gas beim Kochen im Vergleich zu Strom generell Nachteile hinsichtlich des Komforts und der Sicherheit auf. Allerdings hat die Verwendung von Gas zu Kochzwecken deutliche Kostenvorteile. Daher bleibt es für zahlreiche Haushalte, vor allem mit niedrigem Einkommen, die bevorzugte Lösung. TotalFina legt auch dar, dass über ein Viertel der Haushalte Geräte benutzen, die sowohl mit LPG als auch mit Strom betrieben werden können, und zieht daraus den Schluss, dass diese Haushalte bei Änderung der relativen Preise mehr Strom als LPG verbrauchen würden. Allerdings kann mit hoher Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden, dass die Mehrzahl der Verbraucher ständig über die relativen Preisunterschiede (pro Wärmeeinheit) zwischen LPG und Strom informiert ist und den Energieträger dementsprechend wählt. Dasselbe trifft auf die Entscheidung für die jeweiligen Geräte zu. Nach den von TotalFina vorgelegten Unterlagen wird diese Entscheidung vor allem in Abhängigkeit von der Höhe der Investition und vom Nutzungskomfort (Schnelligkeit, Qualität der Zubereitung usw.) bestimmt. Schließlich sei noch darauf verwiesen, dass nach Einschätzung [...] bei einem Vergleich zwischen LPG zu Kochzwecken und Strom die

Elastizität bei [...] liege. Das bedeutet, eine Preiserhöhung um [...] würde zu einer geringeren Abnahme des Absatzes führen und wäre damit zwangsläufig rentabel.

266. Daraus ergibt sich also, dass LPG in Flaschen zum Kochen nicht zu dem gleichen Markt gehört wie Erdgas oder Strom.
267. Was LPG zum Heizen in Haushalten anbelangt, legte TotalFina zahlreiche Untersuchungen vor, anhand derer nachgewiesen werden soll, dass LPG weitgehend mit Heizöl, Strom und Holz austauschbar ist, und zwar dann, wenn ein anderes Heizungssystem installiert und in Wohnanlagen mit mehreren Heizungsmöglichkeiten der Energieträger gewählt wird.
268. Allerdings geht aus den vorgelegten Untersuchungen hervor, dass (i) die Wahl der Energiequelle zum Heizen vom Einbau einer Zentralheizung abhängt; (ii) der Zeitpunkt der Entscheidung über den Einbau oder den Wechsel eines Zentralheizungssystems nur wenig mit den relativen Preisen der verschiedenen Energieformen, sondern eher mit dem Ausfall des vorherigen Systems und den Ersparnissen der Haushalte zu tun hat; (iii) bei der Ausstattung einer Wohnanlage mit einem Heizungssystem die Verbraucher die Wahl zwischen verschiedenen Energieträgern treffen und diese Wahl unter anderem von den relativen Preisen für die verschiedenen Energieformen abhängt. Nach TotalFina würden [...] der Haushalte, die sich normalerweise in dem betreffenden Jahr für eine LPG-Ausstattung entschieden hätten, bei einer [...] Preiserhöhung für LPG eine andere Anlage und folglich eine andere Energiequelle wählen. Diese Einschätzung enthält erhebliche statistischen Verzerrungen, aber selbst wenn sie akzeptiert würde, macht die Anzahl der Heizungen, die ausgetauscht oder installiert werden sollen und die mit LPG betrieben werden können, nur einen geringen Anteil [...] der Gesamtzahl der mit LPG beheizten Häuser aus. Das bedeutet also, dass eine durchgängige Preiserhöhung für LPG um [...] potenziell den Verlust von höchstens [...] der Kunden zur Folge hätte und damit also rentabel wäre. Über einen Zeitraum von drei Jahren würde dies nach TotalFina auf einen [...] Verlust an Kunden hinauslaufen.
269. Außerdem sollen nach TotalFina [...] der mit LPG beheizten Wohnungen über eine weitere Energiequelle verfügen (z.B. Holz oder elektrische Radiatoren). TotalFina hat eine Schätzung der Preiselastizität der Nachfrage nach LPG in Höhe von [...] vorgelegt. Das bedeutet, wenn der LPG-Preis bei sonst gleichen Umständen um [...] erhöht würde, ginge die LPG-Nachfrage um [...] zurück.
270. Insgesamt würde eine Erhöhung der LPG-Preise um [...] über einen Zeitraum von drei Jahren einen Absatzverlust von höchstens [...] nach sich ziehen, der jedoch durch die steigenden Gewinne bei weitem ausgeglichen würde. Die Gewinne steigen nämlich im Vergleich zu den Preisen überproportional an (in erster Näherung kann man davon ausgehen, dass eine Preiserhöhung vollständig in den Gewinn eingeht). Aufgrund der von TotalFina vorgetragenen Annahmen müsste die Marge je Einheit mehr als [...] betragen, damit eine Preiserhöhung von [...] nicht profitabel wäre. 1998 betrug das Verhältnis zwischen Betriebsergebnis je Tonne und Verkaufspreis je Tonne [...].

271. Was das in der Petrochemie und im Gewerbe verwendeten Tankgas anbelangt, ergibt sich aus den von TotalFina vorgelegten Untersuchungen, dass kein Zusammenhang zwischen den relativen Preisschwankungen von LPG und den anderen Energieträgern besteht. Andererseits zeigt ein Bericht [...] über die LPG-Nutzung in der Petrochemie, dass eine [...] Heraufsetzung des Preises für LPG im Verhältnis zum Preis für Naphta eine [...] Senkung des LPG-Verbrauchs im Vergleich zum Naphta-Verbrauch bewirken würde. Diese nur geringfügige Auswirkung wäre durch die technischen Anforderungen der Dampfcrackanlagen bedingt, da die relativen Anteile von LPG, Naphta und Heizöl den Output derselben bestimmen. Die möglichen Schwankungen bei der Nutzung von LPG im Vergleich zu anderen Energiequellen lassen sich folglich durch Entscheidungen zur Anpassung der Dampfcrackanlagen-Produktion unabhängig von deren relativen Preisen oder durch Entscheidungen zwischen mehreren LPG-Verwendungszwecken auf der Angebotsebene erklären.
272. Die vorstehenden Ausführungen lassen den Schluss zu, dass LPG im Vergleich zu den anderen Energiequellen einen gesonderten Markt darstellt, wobei Erdgas möglicherweise eine Ausnahme darstellt, das erst dann als Ersatz in Frage kommt, wenn der Anschluss an die Anlagen des Kunden hergestellt ist.

#### *7.1.2. Räumlich relevanter Markt*

273. Geografisch gesehen ist der LPG-Absatzmarkt ein nationaler Markt. LPG ist ein Erzeugnis, das im allgemeinen nur über kurze Entfernungen transportiert wird. Allerdings gibt es Überschneidungen zwischen den Einzugsgebieten der Lager oder Abfüllanlagen, so dass es schwierig sein dürfte, die einzelnen Gebiete abzugrenzen. Was den Markt für LPG zu Haushaltszwecken anbelangt, das in Flaschen verkauft wird, so sind die Erzeugnisse innerhalb eines Staates einheitlich und unterliegen den gleichen Vorschriften. Am Markt dominieren die Vertriebsnetze der Erdölgesellschaften und der Verbrauchermärkte. Die Betreiber dieser Vertriebsnetze betreiben eine Preispolitik auf nationaler Ebene. Im vorliegenden Fall ist der räumlich relevante Markt das französische Staatsgebiet. Wie aus den nachstehenden Abschnitten hervorgeht, verfügen einige Marktteilnehmer über eine ausgedehntere logistische Struktur als andere, wobei sich die letzteren auf Austauschverträge mit den ersteren stützen, um das gesamte Territorium abdecken zu können.

### **7.2. Funktionsweise des Marktes**

#### *7.2.1. Angebotsstruktur: die Marktteilnehmer*

274. Bislang agieren sieben Marktteilnehmer am LPG-Markt. Neben TotalFina und Elf sind dies Butagaz, Primagaz, Repsol, Air Liquide und Vitogaz. Air Liquide [...]. Zwischen Vitogaz und Elf sowie TotalFina bestehen Beziehungen auf der finanziellen Ebene. Das Kapital von Vitogaz ist auf TotalFina (34%) und Rubis (66%) aufgeteilt. Rubis ist eine Kommanditgesellschaft, deren Hauptgesellschafter [...] sind. Die an dem Zusammenschluss beteiligten Seiten besitzen keinerlei Beteiligungen an Butagaz oder Primagaz. Die Marktanteile der verschiedenen Beteiligten können folgendermaßen dargestellt werden:

#### **Marktanteile im LPG- Bereich in Frankreich**

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

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

<b>Verkauf von Tankgas an Kleinabnehmer</b>	<b>1998</b>
Elf Antargaz	[15-25 %]
Totalgaz	[15-25 %]
Air liquide	[<5 %]
<b>TotalFina – Elf - Air Liquide</b>	<b>[40-50 %]</b>
Butagaz	[25-35 %]
Primagaz	[10-20 %]
Vitogaz	[<5 %]
Sonstige	[<5 %]

<b>Verkauf von Tankgas an mittlere und Großabnehmer</b>	<b>1998</b>
Elf Antargaz	[20-30 %]
Totalgaz	[15-25 %]
Air liquide	[5-15 %]
<b>TotalFina – Elf – Air Liquide</b>	<b>[55-65 %]</b>
Butagaz	[10-20 %]
Primagaz	[10-20 %]
Vitogaz	[<5 %]
Sonstige	[<5 %]

Quelle: [...]\*

275. TotalFina und Elf sind auch im Bereich der Lagerung stark präsent und besitzen Einfuhrtanklager auf dem gesamten französischen Territorium. Diese Lager werden von allen Marktteilnehmern benötigt, denn von seiner Struktur her ist Frankreich Importeur von Propangas. Bisher war es üblich, dass die Marktteilnehmer Austauschverträge zwischen den Einfuhrtanklagern, Lagerdepots und Abfüllanlagen abschlossen, um ganz Frankreich zu versorgen.
276. Berechnet man den jeweiligen Anteil der einzelnen Marktteilnehmer an den Einfuhrtanklagerkapazitäten, so ergeben sich dafür etwa die gleichen Werte wie für die Marktanteile. Nachstehende Tabelle weist die jeweiligen Kapitalanteile der einzelnen am LPG-Markt vertretenen Unternehmen bezogen auf die Einfuhrtanklager aus.

### Importlager

Lager	Kapazität (m <sup>3</sup> )	TotalFina	Elf	Butagaz	Primagaz	Vitogaz
Norgal (Seinetal)	60 000	26.4%	52.7%			20.9%
Petit Couronne (Seinetal)	53 000			100%		
Brest (Westen)	9 500				100%	
Donges (Nantes)	85 000		100%			
Cobogal (Gironde)	11 500	45%	15%		40%	
Pauillac (Gironde)	16 700			100%		
Port la Nouvelle (1) (Süden)	8 100		100%			
Port la Nouvelle (2) (Süden)	1 800			100%		
Geogaz (Süden)	300 000	26.2%	16.7%	25.2%		
Lavéra (Süden)	90 000				100%	

Quelle: Formular CO

277. Geografisch gesehen ergänzen sich die logistischen Positionen von TotalFina und Elf gegenseitig. Nach der Fusion wird TotalFina/Elf die alleinige Kontrolle über die Lager von Norgal und Cobogal erhalten, und wenn dann noch die Lager im Süden Frankreichs und an der Atlantikküste hinzukommen, deckt das fusionierte Unternehmen den Markt logistisch so weit ab, dass es von seinen Konkurrenten unabhängig wird (siehe unten).
278. Schließlich haben TotalFina und Elf starke Positionen im Bereich der Verteiler-tanklager und der Abfüllanlagen. Die LPG-Lagerinfrastrukturen in den verbrauchernahen Lagern und den Lagerdepots sowie in den Flaschenabfüllanlagen sind wichtige und notwendige Instrumente, denn sie ermöglichen, dass LPG als vorrangig in Wohngebieten, im landwirtschaftlichen und im Dienstleistungssektor sowie im Kleingewerbe verwendete Energiequelle vor allem im ländlichen Raum und in Kleinstädten sowie in Gebieten mit vorwiegend handwerklichen Wirtschaftstätigkeiten zur Verfügung steht.
279. Die Notwendigkeit der Nutzung von Lageranlagen hat zur Folge, dass erhebliche Barrieren für den Marktzugang und die Marktexpansion bestehen. Da LPG als gefährlich eingestuft wird, gelten auf der europäischen und der nationalen Ebene strenge Vorschriften, die den Bau neuer Lagerstandorte unwahrscheinlich werden lassen. Folglich wäre es für einen Wirtschaftsteilnehmer sehr kostspielig, auf den LPG-Markt vorzudringen und für einen bereits bestehenden Marktteilnehmer, seinen Marktanteil auszuweiten. In diesem Zusammenhang

war in den letzten Jahren in Frankreich eine Konzentrationsentwicklung am LPG-Markt zu verzeichnen.

### 7.2.2. Nachfragestruktur

280. Die LPG-Kunden teilen sich in zwei Kategorien. Die Kunden, die Flaschengas verwenden, sind im wesentliche private Kunden. Die Kunden, die Tankgas verwenden, unterteilen sich in Privatkunden [...] und gewerbliche Kunden [...]. Beim Absatz der traditionellen Flaschen<sup>22</sup> wird jährlich ein leichter Rückgang von 2 % verzeichnet. Dagegen steigt der Absatz von Tankgas jährlich um 2 bis 3 % an und verzeichnet somit eine Wachstumsperspektive, wobei die angekündigte Erhöhung des Absatzes von LPG als Kraftstoff noch nicht berücksichtigt ist.

## 7.3. Wettbewerbsanalyse

### 7.3.1. Gemeinsame Position von TotalFina und Elf beim Absatz von LPG

281. Die Übernahme von Elf durch TotalFina wird zur Begründung einer beherrschenden Position auf dem LPG-Markt bzw. den LPG-Märkten in Frankreich führen. Mit Marktanteilen von jeweils [15-25 %]\* und [15-25 %]\* im Jahre 1998 werden TotalFina und Elf nach ihrer Fusion im nationalen Rahmen einen Marktanteil von [40-50 %]\* erreichen. Dazu kommt noch der Anteil von Air Liquide in Höhe von [0-5 %]\*. Somit werden TotalFina/Elf rund [40-50 %]\* des Absatzes von LPG in Frankreich kontrollieren. Bei Betrachtung der Einzelmärkte entfielen auf TotalFina/Elf [35-45 %]\* des Absatzes von Flaschengas, [40-50 %]\* des Absatzes von Tankgas für Haushalte und [55-65 %]\* des Absatzes von Tankgas für gewerbliche Großabnehmer. Selbst wenn der gemeinsame Marktanteil im Bereich von Flaschengas geringer ist als der Anteil, der für die beiden Kategorien von Tankgas ermittelt wurde, so wird das fusionierte Unternehmen auch hier eine Marktmacht ausüben können, die einer Marktbeherrschung gleichkommt, wie aus den nachstehenden Ausführungen hervorgeht.

### 7.3.2. Stellung von TotalFina und Elf in der LPG-Versorgung

#### - Produktion

282. In französischen Raffinerien wurden 1998 2,7 Mio. Tonnen LPG erzeugt (rund 60% Butan und 40% Propan). Ferner werden 0,1 Mio. Tonnen insbesondere im Gebiet um Lacq aus Erdgas gewonnen. Der LPG-Gesamtverbrauch in Frankreich belief sich 1998 auf 3,2 Mio. Tonnen, davon waren 1,4 Mio. Tonnen Einfuhren.

283. Bezogen auf die LPG-Produktion in Raffinerien und die Gewinnung vor Ort in Frankreich hat TotalFina einen Anteil von [30-40 %]\* an der französischen Produktion und Elf einen Anteil von [10-20 %]\*, das sind zusammen

---

<sup>22</sup> Die LPG-Hersteller entwickelten vor kurzem eine 6 kg-Flasche (die traditionellen Flaschen wogen 13 kg), um der Verwendung von Flaschen einen neuen Aufschwung zu verleihen. Die neue Flasche ist leichter und bietet folglich auch mehr Komfort beim Kauf, Transport und beim Einsetzen.

[50-60 %]\*. Aufgrund seiner geografischen Lage und seines Vertriebsnetzes wird das neue Unternehmen als einziges in der Lage sein, die LPG-Versorgung im gesamten Territorium abzusichern.

- Einfuhrlager

284. Im Hinblick auf die Einfuhrlager muss darauf verwiesen werden, dass TotalFina und Elf zusammen über die Rechte über 44 % der gesamten Kapazität der 9 Lagerstandorte [...] verfügen und dass das fusionierte Unternehmen 5 der 9 Standorte für die Einfuhrlogistik besitzen würde.

285. Einer dieser Standorte ist beispielsweise Norgal. Das Lager von Norgal (Le Havre) ist einer der größten Einfuhrterminals (60 000 m<sup>3</sup>) im Norden Europas. Es handelt sich um das einzige Kühllager Frankreichs, das außerdem noch für Einfuhren aus britischen Raffinerien sowie aus dem ARA-Gebiet leicht erreichbar ist (es ist in der Lage, Schiffe aller Größen und Herkunft aufzunehmen – 1998 wurden 860 000 Tonnen umgeschlagen). 40% der LPG-Einfuhren nach Frankreich werden hier abgewickelt. Neben den Beteiligungen von TotalFina und Elf hält Vitogaz einen Anteil von 20,9%. Das künftige fusionierte Unternehmen wird diesen Standort zu 79,1 % besitzen, die alleinige Kontrolle über das Lager ausüben (Kontrolle mit Zweidrittelmehrheit der Stimmen) und wird somit in der Lage sein, jede Entscheidung einseitig zu treffen. Dies kann zu wettbewerbswidrigem Verhalten zu Lasten des Minderheitsaktionärs führen, wie z.B. die Verweigerung einer gemeinsamen Versorgung. Dies würde Vitogaz zwingen, (bei einer Kapazität von 4 000 m<sup>3</sup>, die ihm gehören), auf kleinere Schiffe auszuweichen, wodurch sich natürlich seine Kosten erhöhen würden. Das gleiche trifft auf das Lager von Cobogal zu, das nach der Fusion zu 60% unter der alleinigen Kontrolle von TotalFina stünde. Primagaz, ein weiterer Aktionär mit Rechten über eine Kapazität von 4 600 m<sup>3</sup> könnte auf die gleiche Weise wie Vitogaz vom Standort Norgal verdrängt werden.

286. Das fusionierte Unternehmen wird erhebliche Beteiligungen an den wichtigsten strategischen Standorten besitzen: 42,9% an Geogaz in Lavéra; 60 % an Cobogal in Ambès; 79,1 % an Norgal in Harfleur.

- Produktaustauschverträge (Swap-Geschäfte)

287. Um heutzutage am LPG-Markt beteiligt zu sein, müssen die Produzenten in ihrem jeweiligen Staatsgebiet flächendeckend vertreten sein. Daher müssen sie sich auf eine entsprechende logistische Basis stützen können (große Einfuhrlagerkapazitäten, Zwischenlager für Tankgas oder Flaschenabfüllanlage). Diese logistische Basis gehört ihnen entweder selbst oder die Basis eines Dritten wird im Rahmen des Produktaustauschs mitgenutzt. Einer der Mitbewerber gab in seiner Antwort an, dass „in den letzten 20 Jahren die unabhängigen LPG-Händler in Frankreich deshalb verschwunden sind, weil es ihnen nicht gelang, im Bereich der Lagerung eine Position zu erlangen, die ihnen direkt oder über den Produktaustausch Zugang zu LPG zu marktfähigen Preisen ermöglicht hätte“.

288. Der Produktaustausch ermöglicht es einem Wettbewerber, in geografischen Gebieten präsent zu sein, in denen er über keine eigenen Ressourcen verfügt, und so die Beförderung der in die Kategorie „Gefahrgut“ eingestuften Erzeugnisse zu verringern, seine Logistikkosten zu begrenzen und den Selbstkostenpreis zu senken, um in dem jeweiligen Gebiet wettbewerbsfähig zu bleiben. Die verschiedenen Wettbewerbsteilnehmer streben an, sich gegenseitig Transitleistungen in ihren verschiedenen Anlagen und Lagern zu gewähren. In solchen Fällen veranlasst das Unternehmen, das Eigentümer der Anlage oder des Lagers ist, die Anlieferung von LPG in Großtransporten, und gibt es beim Verlassen des Lagers an das Unternehmen ab, das um den Transit (oder Austausch) ersucht hatte. Diese Transit- oder Austauschleistungen sind mit der gegenseitigen Überlassung von Produkten verbunden, die im Rahmen eines ausgeglichenen Austauschsystems vollzogen wird und deren Volumen mehr als die Hälfte der von den Vertriebsunternehmen vermarkteten Mengen erreichen kann. In nachstehender Tabelle wird ein Überblick über die Grundlagen für den Austausch zwischen den verschiedenen Wettbewerbern gegeben. Dabei wird sichtbar, in welchem bedeutendem Maße die anderen Produzenten nach erfolgtem Zusammenschluss von dem fusionierten Unternehmen abhängen werden.

#### Versorgungsabhängigkeit der LPG-Marktteilnehmer

[...]\*

	Total Gaz		Elf Antargaz		Primagaz		Vitogaz		Butagaz		Air Liquide	
	Aus-tausch	Kauf	Aus-tausch	Kauf	Aus-tausch	Kauf	Aus-tausch	Kauf	Aus-tausch	Kauf	Aus-tausch	Kauf
Total	*	*										
Elf			*	*								
Primagaz					*	*						
Vitogaz							*	*				
Butagaz									*	*		
Air Liquide											*	*

Quelle: Antworten aus den Fragebögen der Kommission

Vorstehende Tabelle zeigt den Anteil, den der Austausch zwischen einem Lieferanten und seinen Konkurrenten an seinem gesamten realisierten LPG-Absatzvolumen hat. Beispielsweise hängt [...]\* des von Vitogaz realisierten Absatzes vom Austausch mit TotalFina und Elf ab.

Die nachstehende Tabelle macht den Stellenwert des Austauschs mit TotalFina und Elf für Primagaz, Vitogaz und Butagaz im Rahmen ihrer gesamten Austauschpolitik im LPG-Bereich deutlich.

**Austausch: relative Bedeutung von  
TFE**

[...]\*

Primagaz	TFE Sonstige
Vitogaz	TFE Sonstige
Butagaz	TFE Sonstige

Quelle: Antworten aus den Fragebögen

289. Daraus ergibt sich, dass diese drei Konkurrenten, soweit sie gezwungen sind, Austauschvereinbarungen zu nutzen, um auf einem größeren Teil des Territoriums Frankreichs präsent zu sein, von TotalFina/Elf bis zu mehr als [...] ihres Bedarfs abhängen werden. Besonders akut stellt sich diese Abhängigkeit bei Vitogaz und Primagaz dar. So wird nach dem Zusammenschluss die Politik des ausgeglichenen Austauschs unmöglich, da kein Konkurrent von TotalFina/Elf Käufe oder Einfuhren von LPG zur Versorgung auf dem gesamten französischen Territorium tätigen kann, ohne entweder eine Raffinerie von TotalFina/Elf oder deren Einfuhrlager in Anspruch zu nehmen.

- Verteilertanklager und Abfüllanlagen

290. Die verschiedenen Marktteilnehmer schließen Austauschvereinbarungen zwischen Lagern und Abfüllanlagen ab, um sich eine ausreichend große geografische Marktabdeckung zu sichern. Im Bereich der Verkaufslager im Inneren des Landes wird das künftige fusionierte Unternehmen 48 von 112 dieser Lager, d.h. [...] des auf dem Umsatz basierenden LPG-Marktanteils besitzen. Im Bereich der Abfüllanlagen werden TotalFina und Elf nach der Fusion 13 solcher Anlagen besitzen. Außerdem wird das fusionierte Unternehmen eine gemeinsame Beteiligung mit einem Dritten an neun anderen Anlagen halten. In nachstehender Tabelle sind die jeweiligen Positionen der verschiedenen Marktteilnehmer im Bereich der Abfüllanlagen dargestellt.

### Abfüllanlagen

<u>Region</u>	<u>Elf</u>	<u>TotalFina</u>	<u>Butagaz</u>	<u>Primagaz</u>	<u>Vitogaz</u>
<b>Nord</b>	Valenciennes	Arleux	Courchelettes	Dainville	
<b>Ost</b>	Herlisheim	Hauconcourt	Reichstett	Herlisheim	
			Sillery	Pont à Mousson	Pont à Mousson
<b>Untere Seine und Centre</b>	Ris (orangis)		Petit couronne		
			Chalon	Le Hoc	Le Hoc
	Queven		Aubigny		Queven
		Deux-Sèvres	Montereau	St. Florentin	
<b>West</b>	Donges		L'herbergement		
				Brest	
			Arnage		
	Vern		Vire	St. Pierre des Corps	
<b>Südwest</b>	Boussens	Fenouillet			
	Nérac		Nérac		
	Niort	Niort	Le Douhet		
	Ambes	Ambes	Pauillac	Ambes	
	Lacq		Lacq		
	Rodez		Rodez		
<b>Rhôneal</b>	Feyzin	Macon	Lyon	Feyzin	
		Marignagne	Bollene		
	Fos		Rognac	Fos	
<b>Süd</b>	Port la nouvelle		Port la nouvelle		
<b>Korsika</b>	Ajaccio		Bastia		

Quelle: Formular CO

291. Darüber hinaus ist in bezug auf das in Flaschen abgefüllte LPG anzumerken, dass die einzelnen Marktteilnehmer es ablehnen, nicht in Flaschen abgefülltes LPG zu liefern und ihre Händler (große und mittlere Verbrauchermärkte und andere) außerdem zwingen, LPG unter ihrer Marke zu verkaufen. Darüber hinaus scheint es, dass das Flaschenpfandsystem (200 FRF pro Flasche) zur Herausbildung einer Stammkundschaft führt und damit die Zugangsbarrieren für Wiederverkäufer erhöht und deren Verhandlungsmöglichkeiten einschränkt. Die Verträge zwischen den LPG-Produzenten und ihren Vertragshändlern enthalten nämlich Bestimmungen, wonach es ihnen untersagt ist, neben Gasflaschen, für die sie Alleinvertreter sind, auch Flaschen von Konkurrenzmarken

zurückzunehmen. Diese vertragliche Regelung könnte dazu führen, dass das Territorium aufgeteilt und die Herausbildung von Stammkunden gefördert wird und gleichzeitig den Kunden die Möglichkeit versperrt wird, die Marke zu wechseln. TotalFina bemerkte dazu, dass der Wettbewerbsrat und das Pariser Berufungsgericht der Ansicht waren, dass diese zwar mit Einschränkungen verbundenen Bestimmungen dennoch zur Gewährleistung der notwendigen Kontrolle und Sicherheit beitragen, indem sie verhinderten, dass die Flaschen aus ihrem ursprünglichen Vertriebskreislauf hinausgelangen. Außerdem wird diese Praxis im Ergebnis des Zusammenschlusses und der sich daraus ergebenden Größe des fusionierten Unternehmens zur Folge haben, dass die anderen Lieferanten größere Barrieren überwinden müssen, um zu expandieren, und dass eine immer stärkere Kundenbindung gefördert wird.

#### **7.4. Begründung einer beherrschenden Stellung**

292. Aus den obenstehenden Erläuterungen wird deutlich, dass das Gleichgewicht des LPG-Marktes durch die Fusion in Frage gestellt wird, indem ein bedeutender Marktteilnehmer ausgeschaltet wird und die anderen Konkurrenten in unterschiedlichem Maße abhängig gemacht werden. Die Folge davon werden steigende Kosten bei den Konkurrenten und die Abnahme ihrer Wettbewerbsfähigkeit sein.
293. Nach der Fusion wird TotalFina/Elf das einzige wirklich unabhängige Unternehmen am LPG-Markt sein. Jeder andere Konkurrent, der das gesamte Territorium flächendeckend versorgen will, muss sich bei TotalFina/Elf versorgen bzw. Zugang zu deren einen Engpass darstellenden Logistik erlangen. Denn nach Aussagen der Konkurrenten ist es nicht nur die Verfügbarkeit des Produkts, die das Angebot am LPG-Markt unbeweglich macht, sondern auch die Verfügbarkeit der Einfuhrtanklager, der Zwischenlager und der sonstigen Instrumente der Absatzlogistik (Tankfahrzeuge, Abfüllanlagen usw.). So ist die LPG-Lagerkapazität nahezu ausgelastet, wodurch einige Mitbewerber in Zeiten hoher Sättigung wie im Winter nur über eingelagert Vorräte für 8 Tage verfügen.
294. TotalFina erklärte in seiner Antwort auf die Beschwerdepunkte, dass die LPG-Logistik offen und fließend sei und die Fusion keine nennenswerte Veränderung mit sich bringen würde. Was die Abfüllanlagen anbelangt, verweist TotalFina darauf, dass der geringe Unterschied zwischen den Kosten für Großtransporte und den Transportkosten für LPG in Flaschen eine Strategie begünstigt, die auf der Begrenzung der Zahl der Abfüllanlagen und einer Verlängerung der Transportwege beruht. Die sich daraus für die Marktteilnehmer ergebende Konsequenz sei, dass die Notwendigkeit entfielen, über mehrere Abfüllanlagen zu verfügen bzw. Austauschvereinbarungen mit anderen Händlern zu schließen. Allerdings wird dabei ein bequemer Zugang der anderen Marktteilnehmer zum Einfuhrmarkt und den dazugehörigen Lagern vorausgesetzt, und es wird auch nicht berücksichtigt, dass TotalFina/Elf über einige dieser wesentlichen Lager die Kontrolle ausüben wird, die sich für die Konkurrenten als Engpass erweisen werden.
295. Außerdem unterstreicht TotalFina, dass die von den anderen Konkurrenten in der Vergangenheit erbrachten Leistungen von deren Fähigkeit zeugen, im Bereich

der Abfüllung von LPG-Flaschen wettbewerbsfähige Positionen zu erlangen und zu behaupten. Dieses Argument lässt jedoch den bereits vor der Fusion stattfindenden Wettbewerb zwischen Totalgaz und Elf Antargaz außer acht, der anderen Mitbewerbern die Einnahme von Marktpositionen erlaubte, die denen von Total und Elf ziemlich nahe kamen (beispielsweise Primagaz), beziehungsweise sogar höher waren (beispielsweise Butagaz). Das gleiche träfe auf die Präsenz des fusionierten Unternehmens in den gemeinsamen Lagern (d.h. Beteiligung mit einem Dritten an einer Abfüllanlage) zu. Dennoch wird deutlich, dass sich die Absichten von TotalFina/Elf gegenüber den Konkurrenten infolge der Fusion völlig ändern werden. So wird TotalFina/Elf im Vergleich zu seinen Mitbewerbern völlige Unabhängigkeit bei der LPG-Versorgung erlangen, während letztere von dem neuen Unternehmen abhängig bleiben, wenn sie flächendeckend auf dem Territorium agieren wollen. Außerdem hat TotalFina/Elf aufgrund seiner Natur als vertikal integrierter Erdölkonzern andere Motive als seine Konkurrenten. Die Konkurrenten am LPG-Markt sind alle auf nur ein Produkt spezialisiert, d.h. sie vertreiben nur LPG. Die anderen Konkurrenten haben entweder Exklusivlieferverträge mit den Erdölproduzenten [...]\*; Butagaz [...]\* oder verfolgen Politiken, die auf die Beschaffung über gemeinsame Einfuhren abzielen [...]\*. Das für sie bestehende Risiko, von TotalFina/Elf in den gemeinsamen Lagern in eine Randposition gedrängt zu werden, fand durch ihre Antworten in den Fragebögen der Kommission seine Bestätigung. Demzufolge kann die Kommission die Schlussfolgerungen nicht teilen, die TotalFina aus dem Vergleich der Wettbewerbssituation der Abfüllanlagen vor und nach der Fusion zieht.

296. Da als potenzielle Quelle der Konkurrenz zu LPG auch Heizöl in Frage käme, muss darauf verwiesen werden, dass TotalFina/Elf der größte Heizölproduzent in Frankreich ist. Da das fusionierte Unternehmen die Kontrolle über diese beiden alternativen Energiequellen ausüben würde, wäre es in der Lage, den Wettbewerb zwischen diesen beiden Energieträgern insbesondere durch die Manipulation der relativen Preise zu bestimmen. Außerdem müssen die gegenwärtig in Frankreich stattfindenden Diskussionen über die Zukunft von Gaz de France (GdF) berücksichtigt werden. Im Zusammenhang mit der Liberalisierung des Gassektors erwägt die französische Regierung als Aktionär von GdF die Öffnung des Kapitals dieser Gesellschaft für EdF, TotalFina und Elf<sup>23</sup> (siehe Le Monde, Freitag, 12. November 1999).

297. In seiner Antwort auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte konnte TotalFina nicht den Nachweis erbringen, dass die anderen Konkurrenten trotz ihrer Abhängigkeit von dem fusionierten Unternehmen in den Bereichen der Swap-Geschäfte oder der Einfuhrlogistik und der Zwischenlager weiterbestehen

---

<sup>23</sup> Auszüge aus dem Artikel der Tageszeitung Le Monde: „[GdF] muss sich gleichzeitig in den vor- und den nachgelagerten Bereichen entwickeln, d.h. sich einerseits am Ausbau der Kohlenwasserstoffvorkommen beteiligen und sich andererseits auf den Bedarf der Kunden einstellen. Unter diesem Gesichtspunkt wurde der Grundsatz beschlossen, das Kapital für TotalFina/Elf und EdF (Le Monde vom 29. Oktober) zu öffnen. (...) Indem der Konzern TotalFina die Kontrolle über Elf übernimmt, wird er wie seine großen Konkurrenten einen erheblichen Einfluss bei der Vermarktung des Gases erlangen. Elf verfügt im Südwesten über ein Netz von Pipelines, das von den Lagerstätten von Lacq aus angelegt wurde. Der neue Konzern wird faktisch für GdF ein unentbehrlicher Partner.“

können. Abgesehen von Butagaz, dessen Wettbewerbsmotive nach der Fusion Gegenstand der nachstehenden Abschnitte sind, werden die übrigen Konkurrenten in starkem Maße von dem neuen Unternehmen abhängen. Air Liquide bezieht sein Produkt ausschließlich von Elf. Vitogaz wird nach der Fusion weiterhin in bestimmten Teilbereichen, insbesondere bei den Einfuhren abhängig bleiben. Primagaz schließlich, [...]\*, wird es schwer haben, Transitstellen für seine Importe zu finden (insbesondere im Norden Frankreichs). TotalFina meint, Primagaz sei ein Konkurrent, der imstande sei, jederzeit auf eine wachsende Nachfrage nach LPG zu reagieren. Er werde im Rahmen langfristiger Verträge [...]\* beliefert. Seine Einfuhrinfrastrukturen in Brest und gegebenenfalls die belgischen Einfuhren aus den Raffinerien von Antwerpen wären nach TotalFina Alternativen zur Beförderung des Produkts, die bei weitem ausreichen würden, um einen wirksamen Wettbewerb zu führen. Allerdings wurde durch die Untersuchung bestätigt, dass Primagaz keinerlei Spielraum haben wird, um seine Versorgung auf lokaler Ebene zu erhöhen. Die [...]\* für Primagaz verfügbaren Kapazitäten sind bereits ausgelastet. Außerdem ist das Lager von Brest nur für kleine Schiffe ausgelegt und dient lediglich der Versorgung der Bretagne. Die Einfuhr der Erzeugnisse aus Antwerpen könnte um 20 - 40% teurer sein. Insofern wäre ein Konkurrent wie Primagaz, der nach der Fusion ein wirklicher Wettbewerbsfaktor sein könnte, in seinem Handlungsspielraum eingeschränkt.

298. Keiner der Konkurrenten wird in der Lage sein, sich gegenüber einer Mengengrenzung oder Preiserhöhung durch TotalFina/Elf zu behaupten, denn Vitogaz und Air Liquide werden, wie vorstehend erläutert, gegenüber TotalFina/Elf keinen Spielraum haben und können folglich nicht als Unternehmen gelten, die auf TotalFina einen Wettbewerbsdruck ausüben. Die Gesellschaft Repsol spielt im Süden Frankreichs (ausgehend von ihrer spanischen Infrastruktur) nur eine nebensächliche Rolle und wäre auf TotalFina/Elf angewiesen, wollte sie ihren Vertrieb auf andere geografische Bereiche ausdehnen. Primagaz ist im französischen Raum nur teilweise vertreten und wird, falls es flächendeckend auftreten will, von TotalFina/Elf abhängen. Allein Butagaz wäre potenziell in der Lage, gegenüber TotalFina/Elf eine gewisse Unabhängigkeit zu erlangen.
299. Allerdings ist es zweifelhaft, ob diese Unternehmen und insbesondere Butagaz, selbst unter der Voraussetzung ihrer Unabhängigkeit von TotalFina/Elf motiviert wären, sich einer von TotalFina/Elf ausgelösten Preiserhöhung zu widersetzen. Denn die französische LPG-Logistikkette ist im Winter häufig ausgelastet (80% des Jahresverbrauchs). Zudem sind die Hürden für eine Expansion sehr hoch.
300. Die Konkurrenten von TotalFina/Elf könnten folglich ihren Absatz nicht wesentlich erhöhen, ohne sich der von TotalFina/Elf eingeleiteten Preiserhöhung anzuschließen, und haben somit großes Interesse, eine Preiserhöhung mitzutragen. Einer der großen Mitbewerber antwortete, dass er bei einer Heraufsetzung des Verkaufspreises für LPG durch die an der Fusion beteiligten Parteien nicht in der Lage wäre, die veränderte Nachfrage im Segment „mittlere und Großabnehmer“ zu befriedigen, während er seine Kapazitäten bei Flaschengas und Tankgas für Kleinabnehmer nur um 5% erhöhen könnte. Zu Einschränkungen käme es bei der Beschaffung der Erzeugnisse aus den von den Fusionsparteien kontrollierten Versorgungszentren, insbesondere dem

Einfuhrtanklager von Norgal, das für diesen Mitbewerber im nördlichen Teil Frankreichs die einzige Möglichkeit zu Einfuhren bietet. Ein weiterer großer Mitbewerber bestätigte, dass er die infolge einer Preiserhöhung durch das fusionierte Unternehmen verursachte veränderte Nachfrage nur kurzzeitig befriedigen könnte. Jede länger anhaltende Nachfrage jedoch würde bedeutende Investitionen für Geräte (Flaschen), Anlagen (Lagerkapazitäten) und Logistik (Transportfahrzeuge) erfordern. Um beispielsweise die Lagerkapazitäten zu erhöhen, müssten die Konkurrenten Zwischenlager für Tankgas errichten (Kosten: [...] \* FRF pro 100 Tonnen Lagerkapazität pro Lager; Bauzeit 2 - 5 Jahre) und zusätzliche Lager für Einfuhren (Kosten: [...] \* FRF für ein 6 000-Tonnen-Lager; Bauzeit 2 - 5 Jahre).

301. Die angemeldete Fusion wird zur Begründung einer beherrschenden Stellung von TotalFina/Elf am LPG-Markt generell bzw. den Märkten für Flaschengas, für Tankgas für Haushalte und für Tankgas zu Gewerbe Zwecken führen.

## **8. SONSTIGE MÄRKTE**

302. Die angemeldete Fusion führt zur Zusammenlegung von Geschäftstätigkeiten an zahlreichen anderen Erdöl- und Chemiemärkten. Im Verlauf des Verfahrens gingen bei der Kommission zwei Klagen von TotalFina- oder Elf-Kunden bezüglich des Schwefel- und des Ethylenmarktes ein. Die von der Kommission durchgeführte Untersuchung führte zu dem Schluss, dass der angemeldete Unternehmenszusammenschluss aus den nachstehend erklärten Gründen nicht zur Begründung oder Verstärkung einer beherrschenden Stellung auf diesen beiden Märkten führen würde.

### **8.1. Schwefelmarkt**

303. Schwefel wird entweder bei der Raffination von Rohöl (als Nebenprodukt des Raffinationsprozesses) oder bei der Reinigung von Erdgas nach dessen Gewinnung aus den Lagerstätten erzeugt.
304. Der Beschwerdeführer erklärt, dass TotalFina/Elf auf dem ausgedehnten Schwefelabsatzmarkt im Süden Frankreichs eine beherrschende Position erlangen würde, denn der Transport von Schwefel sei teuer, da er nur in flüssiger Form gelagert werden kann.
305. Die vom Beschwerdeführer vorgeschlagene Festlegung, wonach die Größe des geografischen Marktes auf den Süden Frankreichs begrenzt sei, kann nicht akzeptiert werden. Die Marktuntersuchung der Kommission ergab, dass Schwefel häufig in flüssiger oder fester Form über lange Strecken transportiert wird, dass in Frankreich und anderen Mitgliedstaaten wie in Deutschland erhebliche Überkapazitäten bestehen und zwischen den Mitgliedstaaten und im Weltmaßstab bedeutende Handelsströme zu verzeichnen sind. Aus allen diesen Gründen ist offensichtlich, dass sich der räumlich relevante Markt zumindest über Europa erstreckt. Auf diesem Markt würde der gemeinsame Anteil von TotalFina/Elf [10-20 %]\* betragen.

306. Die Kommission ist daher der Ansicht, dass die angemeldete Fusion auf dem Absatzmarkt für Schwefel keine beherrschende Position begründen oder verstärken würde.

## 8.2. Ethylenmarkt

307. Ethylen ist ein chemischer Grundstoff aus der Gruppe der Olefine, zu der Ethylen, Propylen und Butadien gehören. In Westeuropa wird Ethylen hauptsächlich in Dampfcrackanlagen aus Naphta gewonnen (welches wiederum beim Raffinationsprozeß von Rohöl entsteht). Ethylen wird hauptsächlich zur Erzeugung von Polyethylen oder PVC verwendet und kann als Ausgangsmaterial von keinem anderen Erzeugnis ersetzt werden. Ethylen bildet nach dem Verständnis der Kommission in ihrer Entscheidungspraxis einen gesonderten Produktmarkt<sup>24</sup>.

308. Nach Ansicht des Beschwerdeführers besäße Elf eine beherrschende Stellung auf dem Ethylenabsatzmarkt in Frankreich. Diese Stellung würde durch die Verbindung mit den Geschäftstätigkeiten von TotalFina in den der Polyethylenproduktion nachgelagerten Bereichen [...] \* verstärkt..

309. Dagegen erklärt TotalFina, dass der Ethylenproduktmarkt hinsichtlich seiner geografischen Ausdehnung eine europäische Dimension hat.

310. Im Gegensatz zur Ansicht von TotalFina gibt es zahlreiche Faktoren, nach denen der räumlich relevante Markt enger gefasst werden muss und sich auf alle Fälle auf Frankreich erstrecken würde. So ist der Transport von Ethylen als einem feuergefährlichen Gas schwierig. Um die Transportkosten zu senken und logistische Schwierigkeiten zu mindern, befinden sich die Produktionsstandorte von Polyethylen und PVC gewöhnlich in der Nähe der Dampfcrackanlagen, die Ethylen erzeugen. Über große Entfernungen wird Ethylen in komprimierter Form durch Pipelines oder in flüssiger Form mit speziellen Kühlschiffen transportiert. Diese Transporte erfordern dennoch bedeutende Investitionen in die Logistik, wie Rohrleitungen, Seeterminals, die wiederum über Pipelines mit einem oder häufiger mehreren Produktionsstätten für Polyethylen oder PVC verbunden sind.

311. Obwohl Kühlschiffe somit für die Versorgung eine Alternative darstellen, erfordern Einfuhren über den Seeweg das Bestehen von Hafenanlagen. Seetransporte verursachen Mehrkosten in Höhe von [...] \*, zu denen noch die verschiedenen Kosten des Transits durch die Terminals und Pipelines [...] \* hinzukommen. Generell liegen die Kosten für Einfuhren aus dem Mittelmeerraum um [...] \* höher als bei der Herstellung in Frankreich<sup>25</sup>.

312. Aufgrund der Feuergefährlichkeit von Ethylen ist es weder rentabel noch machbar, den Transport auf dem Landweg über die Straße oder die Eisenbahn durchzuführen. Es ist praktisch unmöglich, große Mengen Ethylen von einem Produktionsstandort zu einem Verbraucherstandort im Landesinneren zu

---

<sup>24</sup> Angelegenheit IV/M. 708 – Exxon/DSM, IV/M.361 – Nesté – Statoil, IV/M. 550 Union Carbide/ENICHEM

<sup>25</sup> [...] \*.

befördern, wenn diese beiden Standorte nicht über das gleiche Pipelinennetz verbunden sind.

313. In Frankreich besteht eine Pipeline-Verbindung (Ethylenpipeline Südost) zwischen dem Mittelmeer und den Produktionsbetrieben Lavera (Dampfcrackanlage Elf Atochem/BP) und Berre (Dampfcrackanlage Shell/BASF) über St. Auban und Feyzin (Dampfcrackanlage Elf Atochem/Solvay) bis nach Tavaux (PVC-Anlage von BASF/Solvay). Über diese Pipeline werden die Anlagen für Ethylenderivate von Lavéra (BP Amoco und Elf Atochem), SCVF (Shell/Elf Atochem), SPF (Elenac), Berre (Elenac/Montell), St. Auban (Elf Atochem), Pont de Claix (Elf Atochem/RP), Jarrie (Elf Atochem) und Balan (Elf Atochem) versorgt. Darüber hinaus gibt es Pipelines, über die separate Crackanlagen mit einzelnen Nutzern verbunden sind. Kein französischer Ethylenproduzent ist in der Lage, den Transport zu den Ethylenverbrauchern im Inneren des französischen Territoriums anders als über das vorstehend beschriebene Pipelinennetz zu gewährleisten, wobei dieses Netz nicht über Frankreich hinausgeht. Die französischen Ethylenproduzenten sind auch nicht in der Lage, ihr Erzeugnis außerhalb Frankreichs zu transportieren, sieht man von Ausfuhren über den Seeweg ab, die jedoch insbesondere aufgrund der Terminalkapazitäten begrenzt sind.
314. Somit kann man davon ausgehen, dass der räumlich relevante Markt für die Ethylenversorgung höchstens das gesamte französische Staatsgebiet umfasst, das über ein Pipelinennetz versorgt werden kann.
315. Auf dem französischen Ethylenmarkt besitzt Elf, unabhängig davon, ob die Produktion oder die am Markt vorhandenen Absatzkapazitäten für die Berechnung zugrunde gelegt werden, einen Marktanteil von über [50-60 %]\*. Außerdem ist Elf bei den Einfahrtanklagern und Lagerdepots (Elf Atochem kontrolliert gemeinsam mit BP Amoco das Terminal von Lavera, das als einziges dem Pipelinennetz im Süden Frankreichs den Zugang zum Meer ermöglicht) stark präsent und kontrolliert die Beförderung von Ethylen per Pipeline. Elf gehört das gesamte Ethylen-Pipelinennetz im Südwesten (Lavera – Berre, Berre – St. Auban, St. Auban – Pt. de Claix, Pt. de Claix – St. Pierre de Chandieux), über das die entsprechende Region versorgt wird. Elf besitzt auch die Mehrheit [...] an der ETEL-Pipeline, die die Dampfcrackanlage von Feyzin mit Balan und Tavaux (PVC-Anlage von Solvay) verbindet. Schließlich [...]\*. Da der Elf-Konzern auf dem Ethylenmarkt sowohl als Produzent als auch als Besitzer der Transportinfrastruktur nicht zu umgehen ist, besitzt er eindeutig eine beherrschende Stellung an diesem Markt.
316. In den Bereichen Polyethylen und PVC wird die beherrschende Stellung von Elf durch den Zusammenschluss der nachgelagerten Geschäftstätigkeiten von TotalFina und Elf nicht noch weiter gestärkt. In Europa ist TotalFina im Sektor Ethylenproduktion mit nur einem Produktionsbetrieb in Belgien vertreten. Die Gesellschaft verfügt außerdem über einen Produktionsbereich Hochdruck-Polyethylen, mit dem sie in Europa einen Marktanteil von [5-15 %]\* besitzt. Elf seinerseits besitzt bereits mit [5-15 %]\* am PVC-Markt, mit [0-10 %]\* am HDPE-Markt und mit [0-10 %]\* am übrigen Polyethylen-Markt eine starke Marktpräsenz. Folglich deutet nichts darauf hin, dass das Hinzukommen der

Geschäftstätigkeit von TotalFina die Interessen von Elf grundsätzlich zu Ungunsten der Marktteilnehmer ändern könnte, die an den dem Ethylen-Absatzmarkt nachgelagerten Märkten aktiv sind.

317. [...]\*.

318. Aus diesen Gründen ist die Kommission der Ansicht, dass der angemeldete Zusammenschluss nicht zur Begründung oder Verstärkung einer beherrschenden Stellung auf dem Ethylenabsatzmarkt in Frankreich führen würde.

## **VII. VERPFLICHTUNGEN DES ANMELDERS UND DEREN BEWERTUNG**

319. Am 19. Januar 2000 bot der Anmelder an, bestimmte Verpflichtungen einzu-gehen, um die von der Kommission in ihrer Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 26. November 1999 bezüglich des Wettbewerbs festgestellten Probleme auszuräumen. Am 28. Januar 2000 legte der Anmelder geänderte Verpflichtungszusagenen vor, in denen die Markttestergebnisse und bestimmte von der Kommission verlangte Anpassungen berücksichtigt wurden. Am 31. Januar 2000 teilte die Kommission ihre negative Reaktion auf diese Anpassungen der Verpflichtungen im Zusammenhang mit dem LPG-Geschäftsbereich mit. Am gleichen Tag schlug der Anmelder vor, den LPG-Geschäftsbereich der Elf-Gruppe zu veräußern. Dieser neue Vorschlag ist die Folge des negativen Ausgangs eines Markttests zu den Vorschlägen, die die Kommission auf den ersten Anschein hin als für einen solchen Test ausreichend eingeschätzt hatte. Dieser Vorschlag, der einen Werktag nach Vorliegen des Markttestergebnisses bei der Kommission einging, bereitet den an dem betreffenden Markt festgestellten Wettbewerbsproblemen konsequent ein Ende. Daher konnte auch die Anhörung der Mitgliedstaaten im Rahmen des Beratenden Ausschusses kurzfristig durchgeführt werden. Folglich bestehen im Sinne des Artikels 18 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 447/98 außerordentliche Umstände, die die Vorlage dieses neuen Vorschlags nach Ablauf der vorgesehenen Dreimonatsfrist rechtfertigen.

320. Eine Zusammenfassung und Bewertung dieser Verpflichtungszusage wird in den nachstehenden Abschnitten in der Reihenfolge der jeweiligen relevanten Märkte, zu denen die Kommission Beschwerdepunkte formuliert hat, vorgenommen. Die gleiche Reihenfolge wurde auch in dem Teil der vorliegenden Entscheidung zur Einschätzung des Wettbewerbs verfolgt. Der Wortlaut dieser Verpflichtungszusagen ist Bestandteil der vorliegenden Entscheidung und dieser als Anhang beigefügt.

### **1. AUSSERNETZMARKT, EINFUHRTANKLAGER UND PIPELINES**

#### **1.1. Beschreibung**

321. TotalFina verpflichtet sich, die folgenden Vermögensgegenstände bzw. folgende Geschäftsfelder im Bereich der Einfuhrtanklager und Verteilertanklager zu veräußern:

- die gemeinsame Beteiligung von TotalFina und Elf (38,72%) am Kapital von CPA;
- die gesamte Beteiligung von Elf in Höhe von 49% an SFDM; SFDM wird somit von TotalFina/Elf unabhängig;
- die gesamte Beteiligung von Elf in Höhe von 50% an der Gesellschaft CIM. CIM wird somit von dem fusionierten Unternehmen unabhängig;
- die gesamte Beteiligung von Elf an der Gesellschaft DP Fos in Höhe von 25,7%. TotalFina/Elf verliert die Kontrolle über DP Fos und behält dort eine Beteiligung in Höhe von 25,7% - ohne Kontrolle - sowie 3 von den bisher 6 Verwaltungsratsposten;
- das Einfuhrtanklager von Port la Nouvelle (TotalFina, Region Süd);
- eine Beteiligung in Höhe von 51% am Einfuhrtanklager von Lorient, wo das fusionierte Unternehmen 2 von den bisher 4 Posten im Verwaltungsrat behalten soll (TotalFina, Region West - Zentrum);
- das gesamte Verteilertanklager von Nanterre (TotalFina, Region Normandie Pariser Region);
- eine Beteiligung von Elf in Höhe von 8,76% am Verteilertanklager EPL in Lyon (Rhône Alpes), wo das fusionierte Unternehmen fünf von den bisher 6 Verwaltungsratsposten behalten wird;
- eine Beteiligung von 6,54% an der Betreibergesellschaft des Lagers SES in Straßburg, an dem TotalFina/Elf dann nicht mehr beteiligt sein wird;
- darüber hinaus verpflichtet sich TotalFina, den Zugang zu der Ölleitung ODC für Drittlager in Straßburg zu öffnen (Region Ost).

322. TotalFina verpflichtet sich, die folgenden Vermögensgegenstände bzw. Geschäftsbereiche im Bereich der Ölpipelines abzugeben:

- Die gesamte Kapitalbeteiligung von Elf an der Gesellschaft Trapil in Höhe von 26,6%. TotalFina/Elf wird eine Beteiligung ohne Kontrolle in Höhe von 34,5% bei Trapil sowie 4 von den bisher 6 Verwaltungsratsposten behalten;
- Die gesamte Kapitalbeteiligung von Elf an der Gesellschaft SFDM, der Betreibergesellschaft der Ölpipeline DMM. Die Gesellschaft SFDM wird von dem fusionierten Unternehmen unabhängig;
- Die gesamte Beteiligung von Elf in Höhe von 14,1% sowie eine Kapitalbeteiligung von TotalFina an der Gesellschaft SPMR in Höhe von 3,5%. TotalFina/Elf wird eine Beteiligung ohne Kontrolle an SPMR in Höhe von 29% sowie 3 der bisherigen 5 Verwaltungsratsposten behalten.

## 1.2. Analyse

323. Was den Außernetzverkaufsmarkt anbelangt, führen die von TotalFina vorgeschlagenen Veräußerungen von Vermögenswerten dazu, dass TotalFina/Elf die Kontrolle über Kapazitäten in den Einfuhrtanklagern und den Verteilertanklagern in allen der in der Entscheidung genannten sechs Regionen vollständig oder teilweise aufgibt. Die somit von TotalFina/Elf unabhängig gewordenen Kapazitäten reichen aus, um die Versorgung mit anderen Raffinerieerzeugnissen zu sichern, die nicht von TotalFina oder den anderen Raffinerieunternehmen stammen. Außerdem verhindern die vorgeschlagenen Verpflichtungen, dass das neue Unternehmen Kontrolle über die Ölpipelines ausübt, die für die Versorgung der einzelnen Regionen Engpässe darstellen. Somit ist die Angebotsposition bei Raffinerieerzeugnissen von TotalFina/Elf und generell von Raffineriebetrieben am Außernetzverkaufsmarkt aufgrund der Nutzung von Einfuhren nicht mehr unanfechtbar, unabhängig davon, ob die in Frage kommenden Märkte eine nationale oder regionale Dimension haben.
324. In der Region Süd ermöglicht der Verkauf des Einfuhrtanklagers von Port-la-Nouvelle, den westlichen Teil des französischen Mittelmeerraums erneut für von TotalFina/Elf unabhängigen Einfuhren zu öffnen. Die Abgabe der Kontrolle über das Einfuhrtanklager von DP Fos ist insofern von entscheidender Bedeutung, als es, abgesehen von seiner strategischen Position für die Versorgung des südöstlichen Mittelmeerraums Frankreichs, den Zugang von Einfuhrerzeugnissen zu der durch das Rhônebecken bis nach Lyon verlaufenden Ölpipeline SPMR bestimmt. Durch diese beiden Maßnahmen dürfte für die auf dem Außernetzverkaufsmarkt bestehende Nachfrage die Möglichkeit wiederhergestellt werden, sich unabhängig von TotalFina/Elf und den anderen französischen Raffinerieunternehmen über Einfuhren zu versorgen.
325. In der Region Rhône-Alpes-Auvergne-Bourgogne werden von TotalFina Kapazitäten im Lager EP Lyon freigegeben. Die Veräußerung der an der CPA gehaltenen Aktien hat den Verlust jeglichen Einflusses auf das Verteilertanklager von Saint Priest zur Folge. Durch die Reduzierung der Beteiligung an der Ölpipeline SPMR auf 29% wird jedwede Kontrollmöglichkeit seitens TotalFina/Elf über diese Ölpipeline auch im Falle einer Verbindung mit einem Anteilseigner mit geringer Beteiligung verhindert, denn die Beschlüsse werden dort mit Zweidrittelmehrheit gefasst. Die Nachfrage auf dem Außernetzverkaufsmarkt wird daher den Wettbewerb zwischen den Raffinerieunternehmen und zwischen diesen und den Einfuhren voll nutzen können.
326. In der Region Ost verzichtet TotalFina/Elf auf die gesamte Kontrolle über die Pipeline DMM sowie ein daran angeschlossenes Verteilertanklager, das für drei Einfuhrtanklager in Straßburg einen unabhängigen Anschluss an die Pipeline ODC bietet. Auf alle Fälle wird das neue Unternehmen seine 38,3 Prozent Beteiligung an CPA (siehe Randnummer 327), die auch das Einfuhrtanklager SES in Straßburg kontrolliert, übertragen. Die Abgabe dieses Lagers hat zwangsläufig eine bedeutende Reduzierung seines Einflusses zur Folge. TotalFina schlug außerdem vor, auf seine direkte Kapitalbeteiligung an SES in Höhe von 6,54% zu verzichten, die nach der Abgabe der CPA-Anteile als Restbeteiligung übrig geblieben wäre. Durch diese Maßnahmen büßt

TotalFina/Elf die Kontrolle ein, die es bisher über die Versorgungsquellen ausüben konnte, und gibt Kapazitäten in den Verteilertanklagern frei, die es der Nachfrage ermöglichen dürfte, sich unabhängig vom Angebot der Raffinerieunternehmen zu versorgen.

327. In der Region Nord, wo TotalFina/Elf die einzige vorhandene Raffinerie kontrolliert, verliert das Unternehmen nach seiner Fusion die Kontrolle über die Pipeline DMM und ein ihr angeschlossenes Verteilertanklager. Durch die Veräußerung der CPA-Anteile entfallen die Vorkaufsrechte des neuen Unternehmens für die Lagerkapazitäten im Einfuhrtanklager Dünkirchen. Außerdem wird so jegliche mögliche Einflussnahme auf die Betriebsführung von CPA in diesem Lager verhindert. Die Verpflichtungen ermöglichen somit wiederum eine von TotalFina/Elf unabhängige Versorgung in Anspruch zu nehmen und einen wirksamen Wettbewerb wiederherzustellen.
328. In der Region West und Zentrum schlägt TotalFina vor, 51% eines Einfuhr-tanklagers in Lorient in der Bretagne abzugeben und seine Kontrolle über das Einfuhrtanklager von Donges (Region Nantes) sowie die daran angeschlossene Pipeline DMM aufzugeben. TotalFina/Elf wird zwar die einzige Raffinerie der Region – die Raffinerie in Donges – besitzen, jedoch nicht die alternativen Versorgungsquellen kontrollieren. Somit wären die Voraussetzungen für einen wirksamen Wettbewerb wiederhergestellt.
329. Im Gebiet Normandie-Pariser Region wird TotalFina auf die gesamte Kontrolle über das Einfuhrtanklager von CIM in Le Havre und durch die Veräußerung seiner Beteiligung an CPA auf seine Vorkaufsrechte auf die Lagerkapazitäten im Einfuhrhafen von Rouen verzichten. Dadurch wird ebenfalls jeder mögliche Einfluss auf die Betriebsführung von CPA in diesem Lager aufgehoben. Außerdem gibt TotalFina/Elf die Kontrolle über das Pipelinenetz Trapil auf. Darüber hinaus verpflichtete sich TotalFina, ein Verteilertanklager im Norden der Pariser Region zu verkaufen, und die Verpflichtungen, seine Anteile an CIM und SFDM zu veräußern, ziehen den Verlust der Kontrolle über drei Verteilertanklager (CIM Coignière, CIM Grigny und SFDM La Ferté Alais) im Süden der Pariser Region nach sich. Dank dieser Vermögensveräußerungen werden sich die Außernetzkunden unabhängig von TotalFina/Elf oder den anderen Raffinerieunternehmen versorgen können und es können offene und von dem neuen Unternehmen nicht kontrollierte Verteilertanklager erhalten werden.
330. Die in den Verpflichtungen vorgesehene Aufgabe von Verwaltungsratsposten ergibt sich – abgesehen von dem freigesetzten Posten im EPL Lyon – aus den Verpflichtungen über die Veräußerung der gesamten Anteile an einer Gesellschaft (wie beispielsweise an der CPA) oder über die Abgabe der Kontrolle (wie z.B. bei SPMR, Trapil, CIM, SFDM, Lorient und DP Fos). Die Veräußerung einer Beteiligung an EPL hat lediglich den Verlust eines Teils der Lagerkapazitäten, nicht aber den Verlust der Kontrolle über das Lager zur Folge. Die Verpflichtung, einen Verwaltungsratsposten aufzugeben, bedeutet nicht, dass TotalFina/Elf die Kontrolle über das Lager verliert, denn es würde die Mehrheit in der Hauptversammlung behalten; daher nimmt die Kommission die Absicht von TotalFina/Elf zur Kenntnis, bei EPL einen Verwaltungsratsposten abzugeben, ohne dies zu einer Bedingung für die Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt zu machen.

331. Was die Märkte der Bereitstellung von Lagerkapazitäten in mit Massenbeförderungsmitteln verbundenen Einfuhrtanklagern betrifft, werden durch die von TotalFina abgegebenen Verpflichtungen Überschneidungen von Geschäftsaktivitäten vollständig verhindert und die Wiederherstellung eines wirksamen Wettbewerbs gewährleistet.
332. Was die Märkte für den Transport von Raffinerieprodukten über Pipelines anbelangt, so werden durch die vorgeschlagenen Verpflichtungen über die Veräußerung der Beteiligung von Elf an SFDM, an der Gesellschaft Trapil sowie an SPMR und eines Teils der Beteiligung von TotalFina an letzterer Überschneidungen völlig beseitigt. Durch diese Abhilfemaßnahmen wird ein wirksamer Wettbewerb wiederhergestellt.
333. Der von der Kommission veranlasste Markttest bestätigte, dass die vorgeschlagenen Abhilfemaßnahmen zur Wiederherstellung eines wirksamen und dauerhaften Wettbewerbs an den Außernetzverkaufsmärkten, an den Märkten der Bereitstellung von Lagerkapazitäten in mit Massenbeförderungsmitteln verbundenen Einfuhrtanklagern und den Märkten der Beförderung von Raffinerieerzeugnissen durch Pipelines führen werden. Einige der Befragten verwiesen auf den Umfang der Lagerrechte, die TotalFina und Elf in einigen begrenzten geografischen Gebieten - insbesondere für Heizöl in einigen Teilen der Bretagne - besitzen, und dass die abgegebenen Verpflichtungen auf diese Positionen keine Auswirkungen haben. Durch die vorgeschlagenen Abhilfemaßnahmen werden jedoch genügend Kapazitäten in Einfuhr- oder Verteilertanklagern freigesetzt, so dass sich die Nachfrage unabhängig von den französischen Raffinerieunternehmen (insbesondere von dem neuen Unternehmen) versorgen kann.

## **2. VERKAUF VON KRAFTSTOFFEN AUF AUTOBAHNEN**

### **2.1. Beschreibung**

334. TotalFina verpflichtet sich zur Veräußerung von 70 Autobahntankstellen, die zu dem in der vorliegenden Entscheidung beschriebenen relevanten Markt gehören. Von diesen Tankstellen, die namentlich festgelegt sind, gehören 35 zur Marke Elf, 27 zu Total und 8 zu Fina. Bei der Auswahl der Tankstellen werden vor allem die in Randnummer 219 genannten Probleme berücksichtigt.
335. Sollte die Veräußerung einiger Autobahntankstellen aufgrund einer verweigerten Zustimmung seitens des Autobahnbetreibers [...] nicht wie vorgesehen stattfinden, verpflichtete sich der Anmelder, an einen anderen Interessenten zu verkaufen oder eine andere Autobahntankstelle abzugeben. Sollte ein solcher Tausch vorgenommen werden, so muss der Anmelder der Kommission eine hinsichtlich ihres Verkaufsvolumens, der geografischen Lage, der Konzession bzw. Unterkonzession gleichwertige Tankstelle vorschlagen. Auf alle Fälle muss die Kommission ihre Zustimmung erteilen und der Anmelder verpflichtete sich, die französischen Wettbewerbsbehörden zu befragen.

## **2.2. Analyse**

336. Mit dem angemeldeten Zusammenschluss würde Elf im Rahmen des relevanten Marktes 77 Tankstellen in das neue Unternehmen einbringen, so dass Überschneidungen praktisch ausgeschlossen wären. Dasselbe trifft auf das Verkaufsgesamtvolumen zu.
337. Was die Möglichkeit anbelangt, eine Autobahntankstelle durch eine andere oder ein Angebot durch ein anderes zu ersetzen, falls seitens eines Dritten eine Ablehnung vorliegt, so dürften die vorgelegten Abhilfemaßnahmen durch die von TotalFina vorgeschlagene Regelung umfassend wirksam werden. Die Kommission nimmt die in den Verpflichtungen (Punkt 38 (h) zweiter Unterabsatz letzter Satz) vorgesehene Absicht des Anmelders zur Kenntnis, in solchen Fällen die französischen Behörden anzuhören.
338. Der Markttest bestätigte, dass der Wettbewerb auf dem Autobahn-Kraftstoffverkaufsmarkt vorbehaltlich des Umstandes, dass der bzw. die Käufer der veräußerten Tankstellen unabhängige Versorgungskapazitäten in Anspruch nehmen können, wiederhergestellt wäre. Einige der befragten Gesellschaften waren der Ansicht, dass diese Veräußerungen nicht ausreichend wären. Da eine dieser Gesellschaften von einer Marktdefinition ausgeht, die Tankstellen umfasst, die nicht in der von der Kommission zugrundegelegten Definition des relevanten Marktes enthalten sind, können ihre Bemerkungen folglich nicht berücksichtigt werden. Andere Dritte argumentierten, dass die Konzerne TotalFina und Elf für ihre Tankstellennetze Kundenkarten anbieten und dass ein bedeutender Teil der Kundschaft dieser veräußerten Tankstellen TotalFina/Elf treu bleiben würde, was die Umsätze beträchtlich schmälern und die Marktmacht des fusionierten Unternehmens um so mehr stärken würde. TotalFina informierte die Kommission, dass der Anteil ihres mit Kundenkarten umgesetzten Verkaufsvolumens ungefähr [...]\* beträgt. Um die Befürchtungen einiger Dritter auszuräumen, dass sie einen Teil ihrer Verkäufe einbüßen könnten, verpflichtete sich der Anmelder, den Käufern der zu veräußernden Tankstellen für einen Zeitraum von drei Jahren die Möglichkeit anzubieten, seine Kundenkarten zu akzeptieren. Dieses Angebot hat jedoch nur dann Sinn, wenn der Käufer keine eigene Kundenkarte hat. Die Kommission ist der Ansicht, dass die Käufer dank der von TotalFina vorgeschlagenen Verpflichtung im Hinblick auf die Kundenkarten den Absatz in den abgetretenen Tankstellen aufrecht erhalten können und sie genügend Zeit haben, für die Kundschaft eigene Anreize zu schaffen.

## **3. VERKAUF VON DÜSENTREIBSTOFF**

### **3.1. Beschreibung**

339. TotalFina verpflichtet sich, die 50%ige Beteiligung von Elf an der GAT (Vereinigung für die Treibstoffversorgung von Toulouse-Blagnac) sowie die 50%ige Beteiligung von Elf an der GALYS (Vereinigung für die Treibstoffversorgung von Lyon-Satolas) zu veräußern.

### **3.2. Analyse**

340. Die Überschneidung von Geschäftstätigkeiten von Elf und TotalFina an den beiden betroffenen Märkten werden durch diese Verpflichtung vollständig beseitigt. Wie der Markttest bestätigte, reicht die Öffnung dieser beiden Vereinigungen für einen Dritten aus, um diesem zu ermöglichen, an dem betreffenden Markt sofort als echter Konkurrent auftreten zu können.

## **4. FLÜSSIGAS**

### **4.1. Beschreibung**

341. Die zunächst von TotalFina vorgelegten Abhilfemassnahmen bestanden darin, (i) die strukturellen Verbindungen zu zwei Konkurrenten [...] \* aufzuheben, (ii) die LPG-Einfuhrtanklager durch den Verkauf von Anteilen oder Rechten an der Lagerkapazität in den Einfuhrtanklagern von Norgal in Le Havre, von Geogaz im Süden und von Cobogal in Bordeaux und anderer Logistikbereiche (vier Abfülllager im Süden und im Westen Frankreichs) zu öffnen und (iii) mit der Logistik zusammen Handelsbetriebe im Bereich Tankgas für Kleinabnehmer, die die südliche Hälfte Frankreichs abdecken, zu veräußern.

342. Der Markttest zu diesen Vorschlägen fiel aufgrund der nachstehenden Überlegungen hinsichtlich der Aussichten, schnell einen dauerhaften und wirksamen Wettbewerb wiederherzustellen, negativ aus. Erstens bestand Unsicherheit bezüglich der rechtlichen Möglichkeiten von TotalFina, den Verkauf von Lagerrechten im Lager von Norgal anstelle des Verkaufs einer Beteiligung vorzuschlagen. Zweitens war keine der vorgeschlagenen Beteiligungen groß genug, um durch die Nutzung von Großraumtankschiffen eine unabhängige und wirtschaftliche Versorgung zu gewährleisten. Drittens reichten die gesamten potenziell freigesetzten Kapazitäten kaum aus, um den Bedarf der übertragenen Handelsbetriebe im Tankgasbereich [...] \* zu decken. Viertens bot der Vorschlag des Anmelders bezüglich des Verkaufs von LPG in Flaschen keinerlei Absatzmöglichkeiten, da der Verkauf größtenteils durch Verbrauchermärkte erfolgt, die hohe Listinggebühren verlangen. Fünftens [...] \*. Schließlich war nicht sicher, dass die vorgeschlagenen Betriebe im Tankgasbereich über die gesamte logistische Unterstützung verfügen würden, wie es vorher im Rahmen von Elf der Fall war.

343. Aufgrund des Markttests schlug TotalFina geänderte Verpflichtungen vor, die im wesentlichen darin bestanden, die für eine Veräußerung angebotenen Einfuhrkapazitäten zu erhöhen. Die angebotenen Kapazitäten waren zwar erheblich, brachten jedoch für die anderen in bezug auf LPG in Flaschen, [...] \* und Tankgas für Kleinabnehmer angesprochenen Punkte keine Lösung. Die geänderten Abhilfemassnahmen hätten bestenfalls dazu geführt, die Abhängigkeit der gegenwärtigen Konkurrenten zu verringern und die Zutrittsschranken für potenzielle Mitbewerber zu senken. Da jedoch die Strukturen der relevanten Märkte eine hohe Konzentration aufweisen, hätten die gegenwärtigen Konkurrenten eher Interesse, einer von TotalFina/Elf eingeleiteten Preiserhöhung zu folgen, anstatt zu versuchen, ihre Marktanteile zu

erhöhen. Da der Zugang neuer Konkurrenten zum Markt sehr unsicher ist, hätten die veränderten Abhilfemaßnahmen nicht zur Wiederherstellung der Bedingungen für einen wirksamen und dauerhaften Wettbewerb geführt. Die hinsichtlich der Auswirkungen dieser Maßnahmen bestehenden Unsicherheiten wurden durch die Zersplitterung der angebotenen Vermögensveräußerungen noch verstärkt, weil sie keine einer umfassenden Vermögensveräußerung ähnliche Wirkung haben würden und wahrscheinlich zur Entstehung von Einheiten geführt hätten, die von bereits vorhandenen Marktteilnehmern abhängig wären.

344. Aufgrund der ernsthaften Bedenken der Kommission bezüglich der geänderten Maßnahmen zog der Anmelder sein vorheriges Angebot zurück und bot die Veräußerung des LPG-Geschäftsbereiches in Frankreich an. Dieser Bereich ist im wesentlichen in der Gesellschaft Elf Antargaz konzentriert, umfasst jedoch auch Vermögenswerte, die sich im Besitz anderer Unternehmen des Elf-Konzerns befinden. Einen Teil des Vermögens von Elf Antargaz, das nicht mit dem LPG-Bereich in Frankreich verbunden ist, wird das fusionierten Unternehmen behalten. Schließlich werden auch die mit der Raffinerie von Donges und der Gaslagerstätte von Lacq verbundenen Kavernen von Donges und de Lacq in dem fusionierten Unternehmen verbleiben. Neben diesen Veräußerungen verpflichtet sich der Anmelder, die gemeinsame Versorgung der Einfuhrtanklager von Norgal und Cobogal aufrecht zu erhalten und die veräußerte Einheit [...] \* weiterzubeliefern – wenn auch nicht ausschließlich. Schließlich verpflichtet sich TotalFina/Elf in seiner Eigenschaft als Minderheitsaktionär von Vitogaz, sich nicht dagegen zu stellen, dass dieses Unternehmen als Käufer von Elf Antargaz auftritt. Für den Fall, dass ein solches Angebot in Betracht gezogen wird, verpflichtet sich TotalFina/Elf, seine Anteile bei Vitogaz zu verkaufen.

#### **4.2. Analyse**

345. Da dieser Vorschlag erst sehr spät abgegeben wurde, konnte er keinem Markttest unterzogen werden. Dennoch können aufgrund seines Umfangs und der vollen Leistungsfähigkeit von Elf Antargaz vernünftigerweise keine Zweifel daran bestehen, dass diese Verpflichtung die sofortige Wiederherstellung eines wirksamen und dauerhaften Wettbewerbs ermöglichen wird. Außerdem ist Elf Antargaz in jedem der drei LPG-Nutzungsbereiche – Flaschengas, Klein- sowie mittlere und Großtanks - maßgeblich aktiv. Selbst wenn die Marktanteile von TotalFina/Elf durch den Erwerb von LPG-Produktionskapazitäten (ehemalige Raffinerie) und der Infrastruktur von Donges und Lacq sicherlich anwachsen würden, dürfte ihre Größe nicht die für eine beherrschende Positionen kritische Schwelle überschreiten, da die Anzahl der Konkurrenten an den entsprechenden Märkten bestehen bleibt.

## **5. DURCHFÜHRUNGSMODALITÄTEN**

### **5.1. Fristen**

346. TotalFina schlug vor, seinen Verpflichtungen innerhalb einer [...] \* Frist nachzukommen. Sollte TotalFina/Elf innerhalb dieser Frist keinen unwiderruflichen Veräußerungsvertrag abgeschlossen haben, so wird ein Bevollmächtigter beauftragt, die entsprechenden Vermögensgegenstände innerhalb einer weiteren Frist von [...] \* zu veräußern. Die [...] \* Frist erscheint unter dem Gesichtspunkt der üblichen Praxis der Kommission und der besonderen Merkmale dieser Verpflichtungen, d.h. der großen Anzahl der zu veräußernden Vermögenswerte sowie der verschiedenen Formen, die diese Veräußerungen annehmen können (manche Erwerber könnten sich an einer bestimmten „Kombination“ von Vermögenswerten interessiert zeigen), akzeptabel.

### **5.2. Bevollmächtigter/Treuhänder**

347. Der Anmelder wird mit dem Einverständnis der Kommission einen Bevollmächtigten benennen, dessen wichtigste Aufgabe es sein wird, die Einhaltung der Verpflichtungszusagen zu überprüfen.

### **5.3. Getrennte Verwaltung**

348. Es ist allgemein üblich, dass sich der Anmelder verpflichtet, im Zeitraum zwischen der Entscheidung Kommission und dem endgültigen Verkauf im Rahmen der tatsächlichen Veräußerung die Geschäftsfelder gesondert zu verwalten, die veräußert werden sollen. Mit dieser Verpflichtung werden zwei Ziele verfolgt: zum einen soll gewährleistet werden, dass der Markt- und der Wettbewerbswert der betreffenden Vermögensgegenstände in dieser Zeit nicht verändert wird und zum anderen soll gesichert werden, dass ein - selbst vorübergehender - Zusammenschluss keine Änderung der Wettbewerbsbedingungen an den betreffenden Märkten bewirkt.

349. Die vom Anmelder vorgelegten Verpflichtungszusagen beinhalten auch die weitestgehende Einschränkung des Informationsaustauschs auf allen Ebenen der abgetretenen Vermögenswerte. Es sind alle erforderlichen Maßnahmen vorgesehen, um die Verbreitung vertraulicher Informationen zu vermeiden. Das Personal eines zu veräußernden Vermögensgegenstandes muss zwischen TotalFina/Elf und der zur Veräußerung vorgesehenen Einheit entscheiden. Was die Vertretung in den Verwaltungsräten anbelangt, unterscheiden sich die Verpflichtungen danach, ob die vorgeschlagenen Veräußerungen Beteiligungen an Unternehmen oder Vermögen an einer der an der Fusion beteiligten Gesellschaften betrifft.

350. Was die Veräußerung von Unternehmensanteilen angeht, wird TotalFina/Elf die Verwaltungsratsmitglieder zurückziehen, die den zur Veräußerung vorgesehenen Anteilen entsprechen und an ihrer Stelle den Bevollmächtigten einsetzen. Die Mitglieder des Verwaltungsrates, die zwar zu TotalFina oder Elf gehören, aber persönlich in die betreffenden Verwaltungsräten gewählt sind, werden dem Beauftragten eine Vollmacht erteilen. Damit wird praktisch die Möglichkeit ausgeschaltet, die zur Veräußerung vorgesehenen Einheiten über den Verwaltungsrat zu beeinflussen oder vertrauliche Mitteilungen zu erhalten.

351. Der Anmelder wird jeweils den Posten des Vorsitzenden des Verwaltungsrates in den Gesellschaften CIM und SFDM sowie den Posten des Generaldirektors bei SFDM behalten. Der Bevollmächtigte muss jedoch grundsätzlichen unternehmenspolitischen Maßnahmen sowie strategischen Entscheidungen vorab zustimmen und wird die laufenden rechtsgeschäftlichen Handlungen des Vorsitzenden und/oder des Generaldirektors beaufsichtigen. Der Bevollmächtigte wird also die Gesellschaften CIM und SFDM gegenüber TotalFina/Elf abschirmen.
352. Was den Verkauf des Lagers von Port la Nouvelle und der Autobahntankstellen anbelangt, wird der Bevollmächtigte alle Entscheidungen bezüglich der kaufmännischen Leitung der zu veräußernden Einheiten im Rahmen der bestehenden Strukturen treffen, während der Anmelder die laufende administrative und technische Verwaltung dieser Vermögensgegenstände gewährleisten wird. Diese Regelung erscheint aufgrund der Integration der betreffenden Einheiten in die Konzerne TotalFina und Elf angemessen.

#### **5.4. Bestimmungen zur Verhinderung der Abwerbung ehemaliger Kunden und Mitarbeiter und des Rückerwerbs**

353. In den vorgeschlagenen Verpflichtungen ist eine [...] \* lang geltende Bestimmung vorgesehen, wonach die Kunden der veräußerten Lager und von Elf Antargaz sowie das gesamte Personal in den veräußerten Unternehmensteilen nicht angeworben werden dürfen. Mit dieser Bestimmung sollen die Erwerber in die Lage versetzt werden, die übernommenen Unternehmensteile dauerhaft und effektiv an den entsprechenden Märkten zu etablieren.
354. Außerdem ist in den vorgeschlagenen Verpflichtungen eine Bestimmung enthalten, wonach sämtliche veräußerte Vermögenswerte während eines Zeitraums von [...] \* nicht wieder zurückerworben werden dürfen. Somit kann TotalFina/Elf den Umfang der vorliegenden Verpflichtungen nicht indirekt verändern, indem es selektiv bestimmte Vermögenswerte zurückkauft. Bei der Untersuchung der Auswirkungen der vorgeschlagenen Abhilfemaßnahmen werden nämlich zwangsläufig alle Einzelverpflichtungen zusammen berücksichtigt, so dass keine willkürliche Betrachtung einzelner veräußerter Vermögenswerte möglich ist.

#### **5.5. Kriterien für die Erwerber und Organisation der Veräußerungen**

355. Der Anmelder verwies in seinen Verpflichtungszusagen darauf, dass er - insofern er der Kommission die Möglichkeit gegeben hat zu prüfen, dass ein wirksamer und dauerhafter Wettbewerb rasch wiederhergestellt werden kann - davon ausgeht, dass es ihm unbenommen bleibt, (i) alle veräußerten Vermögenswerte oder einen wesentlichen Teil derselben in einem oder mehreren Schritten an einen Erwerber zu veräußern und (ii) gegen ähnliche oder andere Vermögenswerte außerhalb Frankreichs zu tauschen.
356. Die Kommission nimmt diese Absicht des Anmelders, die in den Punkten 9, 10, und 37 (f) Absätze 2 und 3 der Verpflichtungszusagen dargelegt ist, zur Kenntnis.
357. Ein großer Teil der befragten Dritten brachte Vorbehalte bezüglich des Ermessensspielraums, den sich TotalFina in seinen Verpflichtungen damit

vorbehalten will, zum Ausdruck. Sie befürchten vor allem, dass ein neuer Wettbewerber, der durch einen Vermögenstausch mit TotalFina an den Markt kommt, aufgrund der vielfältigen Kontakte an Spezialmärkten oder aufgrund gemeinsamer Interessen wenig motiviert sein könnte, dem fusionierten Unternehmen Konkurrenz zu machen. Darüber hinaus erklärten einige von ihnen, dass die Veräußerung aller Vermögenswerte als Ganzes oder eines bedeutenden Teils derselben an einen Käufer im Rahmen der Verpflichtungen bezüglich des Außernetzverkaufsmarktes und der Erdöllogistik als Gegengewicht zu der gebündelten Raffinationskapazität des neuen Unternehmens nicht zu der erwünschten Öffnung des Marktes führen würde.

358. Die Kommission wird diese Befürchtungen in jedem Stadium der Erfüllung der Verpflichtungszusagen berücksichtigen.
359. Aus der in der vorliegenden Entscheidung vorgenommenen Analyse wird deutlich, dass TotalFina/Elf und seine Mitbewerber im Raffineriesektor (Shell, BP Amoco und ExxonMobil) an den Außernetzverkaufsmärkten bestimmte gemeinsame Interessen haben, insbesondere gegenüber der Konkurrenz der Wiederverkäufer außerhalb des Raffineriesektors (im wesentlichen Supermärkte). Sollte der Anmelder oder sein Bevollmächtigter unter diesen Bedingungen einen oder mehrere dieser Marktteilnehmer auswählen, um zur Veräußerung vorgesehene Vermögenswerte an den Märkten des Außernetzverkaufs, der Bereitstellung von Lagerkapazitäten in mit Massenbeförderungsmitteln verbundenen Transportlagern oder zur Beförderung von Raffinerieerzeugnissen über Pipelines zu erwerben, würde die Kommission diese Faktoren bei der Bewertung des ihr vorgelegten Vorschlags berücksichtigen. Eventuelle Bewerbungen seitens anderer Raffinerieunternehmen sind ebenfalls unter Berücksichtigung der vorgenannten Analyse und gegebenenfalls der von diesen Unternehmen möglicherweise an anderen Märkten zu TotalFina unterhaltenen Kontakte zu beurteilen.
360. Die Kommission wird auch die bereits sehr starke Konzentration des Kraftstoffverkaufsmarktes an den Autobahnen und dessen sich für eine gemeinsame beherrschende Position anbietende oligopolistische Struktur berücksichtigen, wenn BP Amoco, Shell oder ExxonMobil vom Anmelder oder Bevollmächtigten als Erwerber von Autobahntankstellen vorgeschlagen werden sollten. Die im Hinblick auf die Bewerbungen anderer Raffinerieunternehmen in der Randnummer 359 enthaltene Bemerkung trifft auch auf diesen Markt zu.
361. Der Anmelder hat sich generell verpflichtet, die abzutretenden Vermögenswerte nicht an ein Unternehmen zu verkaufen, in dem er über einen signifikanten Einfluss verfügen wird. Mit dieser Regelung dürfte die vollständige Unabhängigkeit des oder der Erwerber ermöglicht werden.

## **VIII. SCHLUSSFOLGERUNG**

362. Mit den Verpflichtungen, die der Anmelder vorgeschlagen hat, scheint die unverzügliche Wiederherstellung eines wirksamen und dauerhaften Wettbewerbs an den relevanten Märkten möglich zu sein. Die meisten Verpflichtungen

müssen zu diesem Zweck als notwendig angesehen werden. Abgesehen von den Aspekten, die von der Kommission lediglich zur Kenntnis genommen werden (Freigabe eines Verwaltungsratspostens bei EPL Lyon gemäß Punkt 27 (g), Bedingungen für die Vermögensveräußerungen gemäß Punkt 9, 10 und 37 (f) Absätze 2 und 3 der Verpflichtungen sowie Anhörung der französischen Behörden in dem Falle, dass gemäß Punkt 37 (h) ein Angebot oder eine Autobahntankstelle ersetzt werden, ist die Einhaltung sämtlicher Verpflichtungen insgesamt, die der Kommission unterbreitet wurden, eine Bedingung für die Vereinbarkeit des Fusionsvorhabens mit dem Gemeinsamen Markt -

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

*Artikel 1*

Sofern die im Anhang wiedergegebenen Verpflichtungen – mit Ausnahme der Bestimmungen in Punkt 9, 10, 27 (g), 37 (f) Abschnitt zwei und drei sowie 37 (h) letzter Satz des zweiten Abschnitts - vollständig eingehalten werden, ist der angemeldete Zusammenschluss zwischen TotalFina und Elf Aquitaine als mit dem Gemeinsamen Markt und dem EWR-Vertrag vereinbar.

*Artikel 2*

Die vorliegende Entscheidung ist gerichtet an

TotalFina  
F - 92069 Paris La Défense Cedex

Brüssel, den 9. Februar 2000  
Für die Kommission  
Mario MONTI  
Mitglied der Kommission

## **ANHANG 1: VON TOTALFINA VORGESCHLAGENE VERPFLICHTUNGEN**

### **I. ALLGEMEINE MODALITÄTEN ZUR ERFÜLLUNG DER VERPFLICHTUNGEN**

#### **Erwerberprofil**

1. Im Interesse der Erhaltung eines wirksamen Wettbewerbs an den betreffenden Märkten verpflichtet sich der Anmelder, die Vermögenswerte, die Gegenstand dieser Verpflichtungen sind (im folgenden „die Vermögenswerte“ genannt), an einen oder mehrere Erwerber abzutreten, die nachstehende Bedingungen erfüllen:

- (a) Die Konzerne TotalFina und Elf dürfen nicht unmittelbar oder mittelbar materiell an dem Erwerber oder den Erwerbern beteiligt sein;

Diese Bestimmung ist jedoch kein Hindernis dafür, dass die Gesellschaften, an denen TotalFina oder Elf Beteiligungen halten, zu deren vollständiger Aufgabe sich der Anmelder aufgrund der vorliegenden Veräußerungsverpflichtungen verpflichtet hat, sich um den Erwerb der gesamten Vermögenswerte oder eines Teils derselben bewerben.

Der Anmelder verpflichtet sich in diesem Zusammenhang, nicht direkt oder indirekt dagegen vorzugehen, wenn eine dieser Gesellschaften ihre Bewerbung geltend macht und die entsprechenden Maßnahmen zu ihrer Verwirklichung trifft.

- (b) Der oder die Erwerber müssen existenzfähige Marktteilnehmer sein, die auf den betreffenden Märkten präsent sind oder potenziell präsent sein werden und die in der Lage sind, einen wirksamen Wettbewerb zu erhalten oder in Gang zu setzen;
- (c) Dem oder den Erwerbern müssen alle zum Erwerb und zum Betrieb der Vermögenswerte erforderlichen Genehmigungen vorliegen bzw. es muss die begründete Annahme bestehen, dass sie diese erhalten werden;

2. Der Anmelder wird der Kommission so bald als möglich übergeben:

- (a) Den oder die Entwürfe zu Informationsunterlagen über die Veräußerung der einzelnen Vermögenskategorien (Lager für Raffinerieerzeugnisse; Beteiligungen an den Pipelines; Autobahntankstellen; Vermögenswerte im LPG-Sektor), die zur Übergabe an die potenziellen Erwerber bestimmt sind,
- (b) Die Liste der potenziellen Erwerber, mit denen sich der Anmelder in Verbindung setzen will.

Wenn sich die Kommission innerhalb von fünf (5) Werktagen ab dem Datum der Übergabe dieser Unterlagen nicht dazu äußert, sind diese Unterlagen als von der Kommission angenommen anzusehen.

3. Vorbehaltlich der Zustimmung der Kommission zu den Erwerbern sowie vorbehaltlich der nachstehenden spezifischen Bestimmungen zu den Vermögenswerten zur Lagerung und zum Transport der Raffinerieerzeugnisse und zu den Autobahntankstellen kommen als Erwerber für sämtlicheroder eines Teils der Vermögenswerte in Frage:

- (a) außerhalb Frankreichs etablierte Marktteilnehmer, die im Erdölsektor (Produktion, Raffination, Lagerung, Vermarktung) oder im weiteren Sinne im Energiesektor tätig sind bzw. dort wesentliche Interessen haben, oder Finanzunternehmen,
  - (b) in Frankreich etablierte Marktteilnehmer mit dem Status eines zugelassenen Lagerbetreibers oder Finanzunternehmen.
4. Die Auswahl des Erwerbers oder der Erwerber bedarf der Zustimmung der Kommission. Der Antrag auf Zustimmung zu dem oder den Erwerbern muss die erforderlichen Informationen enthalten, anhand derer die Kommission prüfen kann, ob der oder die potenziellen Erwerber den im vorstehenden Punkt 1 aufgeführten Bedingungen entsprechen. Die Kommission wird den Anmelder innerhalb von zehn (10) Werktagen, gerechnet ab Eingang des Antrages auf Zustimmung informieren, ob sie für den oder die vorgeschlagenen potenziellen Erwerber ihre Zustimmung oder Ablehnung erteilt. Erfolgt seitens der Kommission innerhalb dieser Frist von zehn (10) Tagen keine Antwort, so gilt dies als ein außerordentlicher Umstand im Sinne des nachstehenden Punktes 6.

### **Frist**

5. Der Anmelder verpflichtet sich, innerhalb einer Frist von neun [...] \* ab dem Datum des Eingangs der Entscheidung über die Genehmigung des Zusammenschlusses nach Artikel 8 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 4064/89 (nachstehend die Erste Frist) unwiderrufliche Vereinbarungen über die Vermögensveräußerungen abzuschließen. Die tatsächliche Veräußerung der Vermögenswerte muss innerhalb von höchstens [...] \* nach Abschluss der Veräußerungsvereinbarung (nachstehend Zweite Frist) erfolgen.
6. Bei Eintritt außerordentlicher Umstände, die den Abschluss der Veräußerungsvereinbarung oder die tatsächliche Veräußerung innerhalb der oben genannten Ersten bzw. Zweiten Frist verhindern, kann die entsprechende Frist nach Ermessen der Kommission auf einen entsprechend begründeten Antrag des Anmelders hin verlängert werden.
7. Jeder Antrag zur Verlängerung der Ersten Frist ist der Kommission spätestens bis Ablauf des [...] \* der Ersten Frist vorzulegen. Jeder Antrag zur Verlängerung der Zweiten Frist ist spätestens bis Ablauf des [...] \* der Zweiten Frist vorzulegen. Die Kommission wird innerhalb einer Frist von höchstens acht (8) Tagen ab Vorliegen des Verlängerungsantrages über denselben befinden, wobei das Ausbleiben einer Antwort der Kommission nach Ablauf dieser Frist von acht (8) Tagen nicht als stillschweigendes Einverständnis zu dem Verlängerungsantrag gewertet werden kann.

### **Veräußerung der Vermögenswerte**

Insofern der Anmelder der Kommission die Möglichkeit eingeräumt hat, sich davon zu überzeugen, dass die Veräußerung die unverzügliche Wiederherstellung eines wirksamen und dauerhaften Wettbewerbs erlaubt:

8. kann er ungehindert den Verkauf der Vermögenswerte zu den Bedingungen und nach den Modalitäten seiner Wahl vornehmen,
9. Der Anmelder behält sich vor, sämtliche oder einen wesentlichen Teil der Vermögenswerte in einem oder mehreren Schritten an einen Erwerber abzutreten.
10. Der Anmelder behält sich ebenfalls vor, Vermögensveräußerungen in Form eines Austauschs gegen gleichartige oder andersartige Vermögenswerte außerhalb Frankreichs vorzunehmen.
11. Darüber hinaus verpflichtet sich der Anmelder, nicht vor Ablauf einer Frist von [...] \* ab Veräußerung der betreffenden Vermögenswerte wieder die Kontrolle über diese zu erlangen.

### **Gegenstand der Veräußerung**

12. Unbeschadet der ergänzenden Hinweise in den nachstehenden Punkten 37(b) bezüglich bestimmter spezieller Vermögenswerte (Autobahntankstellen), werden die Vermögenswerte (außer den Beteiligungen an den Gesellschaften, um die es in den nachstehenden Punkten 26(a) bis (d), 26(f) bis (h), 31(a) bis (c), 38 und 40(c) und (d) geht), in Form von eigenständigen betriebsfähigen Einheiten abgetreten. Daher umfassen die Vermögenswerte das materielle Sachvermögen (Grundstücke, Gebäude und andere Anlagen, bewegliches Vermögen) und die immateriellen Vermögenswerte (Kunden, EDV-Datenbanken, Verträge, Genehmigungen und Zulassungen), die zur Verwaltung der betreffenden Vermögenswerte erforderlich sind und dem Erwerber die Ausübung eines wirksamen Wettbewerbs ermöglichen. Das unmittelbar im Rahmen dieser Vermögenswerte angestellte Personal wird gemäß den Bestimmungen in Artikel L. 122-12 des französischen Arbeitsgesetzbuches mit den entsprechenden Vermögenswerten zusammen übertragen.
13. Der Anmelder wird den Erwerber über die Möglichkeit informieren, ihm derzeit bei den Konzernen TotalFina oder Elf angestellte Führungskräfte aus dem Verwaltungs- oder dem kaufmännischen Bereich vorübergehend zur Verfügung zu stellen oder endgültig zu überstellen, falls sich deren Einsatz für den Betrieb oder die Verwaltung der an den Erwerber abgetretenen Vermögenswerte als notwendig erweist. Wenn der Erwerber einen entsprechenden Antrag stellt, verpflichtet sich der Anmelder, mit dem Erwerber nach Treu und Glauben über den zeitweiligen Einsatz oder die endgültige Überstellung dieses Personals an den Erwerber zu verhandeln.
14. Der Anmelder wird den Erwerber über die Möglichkeit informieren, mit entsprechend festgelegten Dritten Lieferverträge für Güter oder Dienstleistungen abzuschließen, deren Ausführung zum Betrieb der Vermögenswerte erforderlich ist. Der Anmelder verpflichtet sich, die Überleitung der von den Konzernen TotalFina und Elf mit diesen Drittlieferanten abgeschlossenen und für die abgetretenen Vermögenswerte geltenden Lieferverträge über Güter und /oder Leistungen vorbehaltlich der Zustimmung dieser Drittlieferanten zu gewährleisten, sofern der Erwerber dies wünscht.
15. Der Anmelder verpflichtet sich, in einem Zeitraum von [...]\*, beginnend mit der Veräußerung des betreffenden Vermögenswertes, die mit dem abgetretenen Vermögenswerte überstellten Mitarbeiter nicht abzuwerben. Darüber hinaus wird er alle Anstrengungen unternehmen, um diese Mitarbeiter zu motivieren, vor ihrer Überleitung nicht zu kündigen.

### **Aufrechterhaltung der Wettbewerbsbedingungen und des Wertes der Vermögenswerte bis zum Vollzug der Veräußerung**

16. Der Anmelder verpflichtet sich, den vollständigen wirtschaftlichen und Wettbewerbswert der Vermögenswerte bis zur tatsächlichen Veräußerung derselben gemäß der üblichen geschäftlichen Praxis und nach Maßgabe der Mittel, über die er aufgrund dieser Verpflichtungen verfügt, aufrechtzuerhalten.

Der Anmelder verpflichtet sich, bis zum Zeitpunkt der Veräußerung der Vermögenswerte keine Handlungen in eigener Verantwortung vorzunehmen, die den wirtschaftlichen Wert, das Management oder die Wettbewerbsfähigkeit dieser Vermögenswerte wesentlich beeinträchtigen können.

Darüber hinaus verpflichtet sich der Anmelder, bis zum Zeitpunkt der Veräußerung der Vermögenswerte keine Handlungen in eigener Verantwortung vorzunehmen, die geeignet sind, den Charakter oder die Ausdehnung des Tätigkeitsbereichs dieser Vermögenswerte, die gewerbliche oder kaufmännische Strategie oder die Investitionspolitik bezüglich der betreffenden Vermögenswerte zu verändern.

Außerdem verpflichtet sich der Anmelder, die erforderlichen Maßnahmen einzuleiten, um die Verbreitung vertraulicher Informationen über die Vermögenswerte in den Konzernen TotalFina und Elf oder bei Dritten zu verhindern, ausgenommen die Informationen, die für die Veräußerung

dieser Vermögenswerte zu den günstigsten Bedingungen und in Übereinstimmung mit den vorliegenden Verpflichtungen erforderlich sind.

Was das Personal der Konzerne TotalFina und Elf anbelangt, das für diese Vermögenswerte abgestellt ist, verpflichtet sich der Anmelder, die betreffenden Mitarbeiter innerhalb von [...] \* ab Eingang der Entscheidung über die Fusionsgenehmigung aufzufordern, zwischen der Möglichkeit zu wählen, die Stelle, die sie innerhalb der Konzerne TotalFina oder Elf innehaben, zu kündigen, wobei letztere gehalten sind, größtmögliche Anstrengungen zu unternehmen, um diese Mitarbeiter im Rahmen der abgetretenen Vermögenswerte anzustellen, oder aber wieder in den TotalFina- oder Elf-Konzern zurückzukehren, wobei letztere in diesem Falle gehalten sind, ihr Möglichstes zu tun, um diese Mitarbeiter durch Mitarbeiter zu ersetzen, die vom TotalFina- und Elf-Konzern unabhängig sind.

Ist der Anmelder der Ansicht, dass es im Interesse der Erhaltung der Existenzfähigkeit und der Wettbewerbsfähigkeit der Vermögenswerte erforderlich ist, wird er sich an die Kommission wenden, um eine Verlängerung der vorstehend genannten Frist von [...] \* zu erwirken. Erfolgt seitens der Kommission innerhalb von acht (8) Tagen nach Vorliegen des entsprechend begründeten und erläuterten Verlängerungsantrages keine Reaktion, gilt dieser Antrag als von der Kommission angenommen.

Der Anmelder wird dem im nachstehenden Punkt 20 genannten Bevollmächtigten alle erforderlichen Mittel und alle ihm zweckdienlich erscheinenden Informationen liefern, um ihm zu ermöglichen, Einblick in den Fortgang der laufenden Verwaltung der Vermögenswerte zu nehmen.

#### **Der Bevollmächtigte**

17. Innerhalb von acht Tagen ab dem Datum des Eingangs der Entscheidung über die Genehmigung des Zusammenschlusses nach Artikel 8 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 4064/89 wird der Anmelder der Kommission die Namen von drei Bevollmächtigten vorschlagen und ihr den Entwurf eines Geschäftsbesorgungsvertrags gemäß den Bestimmungen der vorliegenden Verpflichtungen übermitteln, in dem der Umfang des Auftrags, die Verantwortlichkeiten des Bevollmächtigten und die zur Vergütung des Bevollmächtigten festgelegten Modalitäten (ohne jedoch eine genaue Summe zu nennen) detailliert festgelegt sind.

18. Die Kommission wird sich zu dem Vorschlag bezüglich der Bevollmächtigten und dem Entwurf des Geschäftsbesorgungsvertrags innerhalb von acht (8) Tagen nach Eingang derselben äußern.

Innerhalb dieser Frist kann die Kommission einen oder zwei oder alle drei der vorgeschlagenen Bevollmächtigten bestätigen oder ablehnen. Wird von der Kommission lediglich ein Bevollmächtigter bestätigt, so wird der Anmelder diesen zu seinem Bevollmächtigten ernennen. Bestätigt die Kommission mehr als einen Bevollmächtigten, kann der Anmelder einen der beiden nach eigenem Ermessen zu seinem Bevollmächtigten ernennen. Wenn alle drei Bevollmächtigten von der Kommission abgelehnt werden, obliegt es der Kommission, einen Bevollmächtigten auszuwählen, der dann vom Anmelder ernannt wird.

Der Entwurf des Geschäftsbesorgungsvertrags ist vom Anmelder zu ändern, sofern dies von der Kommission verlangt wird.

19. Liegt innerhalb der Frist von acht (8) Tagen ab Eingang des Vorschlags des Anmelders keine Antwort der Kommission auf denselben vor, gelten die Namen der drei Bevollmächtigten und der Entwurf des Geschäftsbesorgungsvertrags als von der Kommission angenommen.

20. Der Bevollmächtigte wird vom Anmelder innerhalb von fünf Werktagen nach der von der Kommission erteilten Genehmigung ernannt. Die Vergütung des Bevollmächtigten wird zwischen ihm und dem Anmelder vereinbart. Der Kommission wird eine Kopie des Geschäftsbesorgungsvertrags des Bevollmächtigten zugestellt.

Nach Unterzeichnung des Vertrags können vom Anmelder ohne Zustimmung der Kommission keine Veränderungen mehr vorgenommen werden. Auf Verlangen des Bevollmächtigten kann die Kommission die Änderung des Vertrags fordern, wenn sich herausstellt, dass er dem Bevollmächtigten nicht ausreichend die Möglichkeit gibt, die ihm übertragenen Aufgaben wahrzunehmen.

21. Aufgabe des Bevollmächtigten wird es sein:

- (a) Zu prüfen, dass der Anmelder die Existenzfähigkeit und Verkaufsfähigkeit der Vermögenswerte sowie deren Verwaltung und Betrieb in einem normalen geschäftlichen Rahmen gemäß der bis zum Zeitpunkt der tatsächlichen Veräußerung der Vermögenswerte üblichen Praxis erhält;
- (b) Der Kommission regelmäßig über den Stand der Erfüllung der nachstehend aufgeführten Verpflichtungen sowie über die Durchführung der Aufgaben des Bevollmächtigten Bericht zu erstatten. In diesem Zusammenhang wird der Bevollmächtigte alle vier (4) Wochen innerhalb von fünf (5) Werktagen nach Ende des jeweiligen Zeitraums beziehungsweise jeweils auf Verlangen einen vertraulichen Bericht erstellen und der Kommission übermitteln.

In diesem Bericht ist vor allem auf nachstehende Punkte einzugehen:

- (i) Bestätigung, dass die Vermögenswerte so verwaltet werden, dass ihr vollständiger wirtschaftlicher und wettbewerblicher Wert gemäß dem oben angeführten Punkt 21(a) erhalten bleibt
- (ii) Angaben zu den zur Erfüllung der Verpflichtungen getroffenen Maßnahmen, zur Reaktion Dritter, zu denen Verbindung hergestellt wurde (potenzielle Erwerber, Dritte, die über ein Zustimmungsrecht und/oder ein Vorkaufsrecht verfügen, Sozialpartner und Verwaltungsbehörden) sowie zum Stand der formalen Abwicklung der Veräußerungsvorgänge und
- (iii) Gegebenenfalls Darstellung der Aspekte des Auftrags, die vom Bevollmächtigten nicht erfüllt werden konnten und Erläuterung der Gründe für die Nicht-Erfüllung des Auftrags.

Eine nicht vertrauliche Version des vom Bevollmächtigten an die Kommission übermittelten Berichtes ist dem Anmelder zuzustellen.

- (c) Was die Beteiligungen am Kapital der in den nachstehenden Punkten 26 (a) bis (d), 26(f) bis (h), 31(a) bis (c), 38, 40(c) und (d) sowie 41 aufgeführten Gesellschaften sowie die Verwaltungsratsposten betrifft, zu deren Veräußerung bzw. Freigabe sich der Anmelder verpflichtet
  - (i) Vorbehaltlich der nachstehenden Festlegungen bis zum Datum der tatsächlichen Veräußerung die mit den abzutretenden Beteiligungen verbundenen Stimmrechte wahrzunehmen und den Platz der natürlichen Personen auf Posten, die freizugeben sind, einzunehmen bzw. eine Vollmacht von diesen Personen einzuholen (außer für die Stellen des Vorsitzenden des Verwaltungsrates der CIM und der SFDM gemäß dem nachstehenden Punkt 21(c) (v)), wobei festgelegt wurde, dass die freizugebende Stelle eines Verwaltungsratsmitgliedes der SFDM nicht mit dem Bevollmächtigten besetzt werden und auch nicht Gegenstand einer Vollmacht für den Bevollmächtigten sein darf, sondern dass das betreffende Mitglied des Verwaltungsrates in diesem Falle dem Verwaltungsratsvorsitzenden der SFDM entsprechend den Anweisungen des Bevollmächtigten eine Vollmacht zu erteilen hat;

- (ii) Die jenen Personen übertragenen Befugnisse, deren Stelle er gemäß dem vorstehenden Punkt 21 (c) (i) eingenommen hat oder die ihm eine Vollmacht erteilt haben, wahrzunehmen. Bei der Erfüllung dieser Aufgabe hat der Bevollmächtigte Fragen wie den Verkauf bedeutender Teile der Vermögenswerte, Ausschüttung der Dividende, Auflösung der Gesellschaft, Ausgabe neuer Aktien und Kapitalaufstockung oder -herabsetzung den Schutz der finanziellen Interessen des Anmelders zu berücksichtigen und diesen in solchen Fragen zu konsultieren, ohne ihm vertrauliche Informationen zu übermitteln, vorausgesetzt, dass dies nicht die oberste Pflicht beeinträchtigt, nämlich abzusichern, dass die betreffende Gesellschaft als ein lebensfähiges Unternehmen bestehen bleibt;
  - (iii) Wenn der Bevollmächtigte es für zweckdienlich erachtet, den TotalFina oder den Elf-Konzern als Inhaber von zu veräußernden Beteiligungen und/oder Personen, die aufgrund der vorliegenden Verpflichtungen einen Verwaltungsratsposten freigeben müssen, aufzufordern, persönlich an der gesamten oder einem Teil der Hauptversammlung oder der Versammlung des Verwaltungsrates teilzunehmen und gegebenenfalls bei dieser Gelegenheit die ihnen übertragenen Befugnisse selbst auszuüben, vorausgesetzt, sie geben keine vertrauliche Informationen über die betreffende Gesellschaft an TotalFina oder Elf weiter;
  - (iv) Wenn die Hauptversammlung oder die Versammlung des Verwaltungsrates über die Veräußerung von Aktien zwischen Aktionären oder über die Befürwortung eines neuen Aktionärs zu befinden haben, sind TotalFina oder gegebenenfalls Elf oder die sie vertretenden Verwaltungsratsmitglieder auf jeden Fall berechtigt, entweder den Bevollmächtigten über die zu diesen Fragen einzunehmende Position zu instruieren oder selbst an der Hauptversammlung oder der Versammlung des Verwaltungsrates teilzunehmen, die diese Fragen behandelt, und an der Abstimmung über diese Frage in dem von der Satzung der jeweiligen Gesellschaft vorgegebenen Rahmen teilzunehmen;
  - (v) Was die Gesellschaften CIM und SFDM angeht, in denen der Anmelder den Vorsitz im Verwaltungsrat (CIM und SFDM) und die Stelle des Generaldirektors (SFDM) innehat, grundsätzliche unternehmenspolitische Maßnahmen sowie strategische Entscheidungen vorab zu genehmigen und die Maßnahmen, die vom Vorsitzenden des Verwaltungsrates und/oder Generaldirektor der jeweiligen Gesellschaft im Rahmen der laufenden Geschäftsführung getroffen werden, mit dem Ziel zu überwachen, die betreffenden Vermögenswerte so zu verwalten, dass sie ihren vollständigen wirtschaftlichen und wettbewerblichen Wert bewahren, ohne dass dem Anmelder vertrauliche Informationen übermittelt werden;
- (d) Was das sonstige Vermögenswerte neben den in den Punkten 26(e), 36 und 40(a) genannten Unternehmensbeteiligungen angeht:
- (i) alle Beschlüsse im Hinblick auf die kaufmännische Leitung der zu veräußernden Vermögenswerte im Rahmen der bis zum Zeitpunkt der tatsächlichen Veräußerung bestehenden Leitungsstrukturen zu treffen, wobei der Anmelder weiterhin die laufende administrative und technische Verwaltung dieser Vermögenswerte (so die Auszahlung der Vergütung der direkt im Rahmen dieser Vermögenswerte beschäftigten Mitarbeiter, die regelmäßigen technischen Überprüfungen usw.) entsprechend der bisher geübten Praxis und unter Aufsicht des Bevollmächtigten gewährleistet;
  - (ii) sicherzustellen, dass die betreffenden Vermögenswerte bis zum Zeitpunkt ihrer tatsächlichen Veräußerung in dem üblichen geschäftlichen Rahmen gemäß der bisher geübten Praxis genutzt werden;

- (iii) zu überprüfen, dass die entsprechenden Maßnahmen getroffen wurden, damit der Anmelder keine aus der Sicht des Wettbewerbs sensiblen Informationen zu den betreffenden Vermögenswerten erhält, außer den Informationen, die für die Veräußerung dieser Vermögenswerte unter den bestmöglichen Bedingungen in Übereinstimmung mit den vorliegenden Verpflichtungen erforderlich sind;
- (iv) generell für die Erhaltung des vollständigen wirtschaftlichen und wettbewerblichen Wertes und der abzutretenden Vermögenswerte zu sorgen und alle zweckdienlichen Maßnahmen dazu zu treffen

und

- (e) generell auf die ordnungsgemäße Erfüllung der Verpflichtungen durch den Anmelder zu achten.
22. Falls der Anmelder seinen Verpflichtungen nicht innerhalb der in den obenstehenden Punkten 5 – 7 vorgesehenen Fristen nachkommt, hat der Bevollmächtigte die Aufgabe, mit interessierten Dritten zu verhandeln, um kraft seiner Vollmacht die Vermögenswerte auf Treu und Glauben zum bestmöglichen Preis an einen von der Kommission bestätigten Erwerber zu verkaufen. Die Veräußerungsverpflichtungen sind dann innerhalb einer Frist von maximal [...]\*, die gegebenenfalls entsprechend den Bestimmungen der vorstehenden Punkte 6 und 7 verlängert werden kann, zu realisieren.
  23. Falls der Anmelder es in erheblichem Maße versäumt, seinen Verpflichtungen nachzukommen, kann die Kommission die Aufgabe des Bevollmächtigten erweitern und ihm alle Möglichkeiten einräumen, die der Einhaltung der Verpflichtungen dienen.
  24. Der Anmelder verpflichtet sich, dem Bevollmächtigten angemessene Unterstützung zu leisten und ihm alle Informationen zur Verfügung zu stellen, die er zur Ausführung seiner vorstehend beschriebenen Aufgabe als erforderlich ansieht. Der Anmelder wird dem Bevollmächtigten in seinen eigenen Räumlichkeiten oder in den Unternehmen, die Gegenstand dieser Verpflichtungen sind, einen oder mehrere Büroräume zur Verfügung stellen. Der Anmelder wird mit dem Bevollmächtigten regelmäßig in beidseitig vereinbarten Abständen Zusammenkünfte durchführen, um ihm mündlich oder in Form von schriftlichen Unterlagen alle zur Durchführung seiner Aufgabe erforderlichen Informationen zu liefern. Auf Verlangen des Bevollmächtigten gewährt ihm der Anmelder Zugang zu den Standorten, die Gegenstand der Veräußerung sind.
  25. Sobald der Bevollmächtigte die ihm übertragenen Aufgaben ausgeführt hat, hat der Anmelder bei der Kommission dessen Entlastung zu beantragen. Die Kommission kann allerdings die Wiedereinsetzung des Bevollmächtigten verlangen, wenn sich später herausstellen sollte, dass die Verpflichtungen nicht vollständig erfüllt worden sind.

## **II. INHALT UND SPEZIFISCHE MODALITÄTEN DER ERFÜLLUNG DER VERPFLICHTUNGEN AM MARKT FÜR AUSSERNETZ-VERKÄUFE VON RAFFINERIEERZEUGNISSEN: LAGERLOGISTIK**

### **A. Inhalt der Verpflichtungen**

26. Der Anmelder verpflichtet sich zur Veräußerung
- (a) der gesamten Anteile in Höhe von 38,72%, die von BTT, einer jeweils zur Hälfte den Konzernen TotalFina und Elf gehörenden Tochtergesellschaft, am Kapital von CPA gehalten werden, die Eigentümer der Lager CPA Rouen (Region Normandie und Pariser Region), CPA Dünkirchen (Region Nord), STOCKBREST (Region Ouest), CPA Saint Priest (Region Rhône-Alpes) und der SES Straßburg ist bzw. Anteile davon hält;
  - (b) der gesamten Beteiligung des Elf-Konzerns in Höhe von 49% am Kapital der Gesellschaft SFDM, die neben der Pipeline DMM die vier Lager SFDM Donges, SFDM La Ferté Alais, SFDM Vatry la Chaussée sur Marne und SFDM Saint Baussant betreibt;
  - (c) der gesamten Beteiligung des Elf-Konzerns in Höhe von 50% an der Gesellschaft CIM, in deren Besitz sich die drei Lager CIM Le Havre, CIM Coignières und CIM Grigny befinden;
  - (d) der gesamten Direktbeteiligung des Elf-Konzerns in Höhe von 15,07% am Kapital der Gesellschaft DP Fos sowie der gesamten Beteiligung des Elf-Konzerns (76,65%) am Kapital der Gesellschaft Fos Import, die mit 10,63% als Aktionär an der Gesellschaft DP Fos beteiligt ist;
  - (e) der gesamten Lagergesellschaft FINA Port la Nouvelle sowie der Lagergesellschaft FINA Nanterre;
  - (f) eines Kapitalanteils in Höhe von 51% an der Lagergesellschaft FINA Lorient;
  - (g) eines Kapitalanteils des Elf-Konzerns in Höhe von 8,76% an der Gesellschaft EPL Lyon;
  - (h) der Kapitalbeteiligungen des Konzerns TotalFina in Höhe von 6,54% an der Gesellschaft SES Straßburg. An diesem Lager wird TotalFina/Elf nicht mehr beteiligt sein;
27. Der Anmelder verpflichtet sich, spätestens zwischen dem Auslaufen des Geschäftsbesorgungsvertrags des Bevollmächtigten und der tatsächlichen Veräußerung des betreffenden Vermögenswertes zur Freigabe
- (a) der drei (3) Verwaltungratsposten der Konzerne TotalFina und Elf bei der Gesellschaft CPA;
  - (b) der drei (3) Verwaltungratsposten der Konzerne TotalFina und Elf bei der Gesellschaft CIM;
  - (c) von drei (3) der sechs (6) Verwaltungratsposten der Konzerne TotalFina und Elf bei der Gesellschaft DP Fos;
  - (d) der drei (3) Verwaltungratsposten des Konzerns TotalFina bei der Lagergesellschaft FINA in Nanterre;
  - (e) der drei (3) Verwaltungratsposten des Konzerns TotalFina bei der Lagergesellschaft in Port la Nouvelle;

- (f) von zwei (2) der vier (4) Verwaltungsratsposten des Konzerns TotalFina bei der Lagergesellschaft FINA in Lorient;
  - (g) eines (1) der sechs (6) Verwaltungsratsposten des Konzerns Elf bei EPL.
28. Außerdem verpflichtet sich der Anmelder, innerhalb eines Zeitraums von [...] \* ab dem Zeitpunkt der Freigabe der vorstehend genannten Verwaltungsratsposten, den sich aus der Erfüllung der vorgenannten Verpflichtungen ergebenden Anteil der Vertretung von TotalFina/Elf in den betreffenden Verwaltungsräten nicht zu erhöhen. Im Falle der Veränderung der Gesamtzahl der Verwaltungsratsposten in der betreffenden Gesellschaft wird die Anzahl der Posten von TotalFina/Elf anteilmäßig geändert, wobei diese Anzahl gegebenenfalls nach unten gerundet wird, ohne jedoch eins zu unterschreiten.
29. Der Anmelder verpflichtet sich, für einen Zeitraum, der mit dem Eingang der Entscheidung über die Fusionsgenehmigung beginnt und [...] \* nach dem Zeitpunkt der tatsächlichen Veräußerung des betreffenden Lagers endet, die Kunden der Lager, die Gegenstand der vorliegenden Verpflichtungen sind, und an denen TotalFina/Elf aufgrund der vorstehend genannten Verpflichtungen keine Anteile mehr besitzt, nicht zum Abschluss von Miet- oder Durchgangsrechtsverträgen für Lager zu bewegen, die TotalFina/Elf gehören oder an denen TotalFina/Elf Beteiligungen besitzt und die im Einzugsbereich der von diesen Verpflichtungen betroffenen Lagern gelegen sind.

## **B. Erfüllungsmodalitäten**

30. Was die Modalitäten zur Erfüllung der vorstehend dargelegten Verpflichtungen anbelangt, verweist der Anmelder auf die oben dargelegten allgemeinen Modalitäten, die er folgendermaßen präzisiert:
- (a) Der Anmelder wird sich unmittelbar nach Erhalt der Entscheidung zur Genehmigung des Zusammenschlusses und der Bestätigung des vorstehend zu Abschnitt 2 (a) genannten Informationsdokuments an die verschiedenen außerhalb oder innerhalb Frankreichs niedergelassenen Marktteilnehmer wenden, die am Erwerb der gesamten oder von Teilen der in Frage kommenden Vermögenswerte interessiert sein könnten, und ihnen technische, umweltspezifische, vertragsrelevante, kommerzielle und finanzielle Daten und Spezifikationen liefern, die ihnen die Erstellung eines Angebots ermöglichen.
  - (b) Die Namen derer, die sich um den Erwerb der betreffenden Vermögenswerte bemühen, werden gemäß den in den allgemeinen Modalitäten vorgesehenen Bedingungen und vorbehaltlich der Ausübung der Zustimmung- und Vorkaufsrechte, die in der Satzung der CPA, der SFDM, der CIM, der DP Fos und Fos Import, des EPL sowie der SES festgelegt sind, der Kommission zur Zustimmung vorgelegt.

In bezug auf die SFDM und die CIM wird daran erinnert, dass der oder die Käufer der abgetretenen Beteiligungen ebenfalls von den Regierungsbevollmächtigten und den für die Bewilligung des Nutzungsrechtes zuständigen Behörden (die Regierung für SFDM und der Unabhängige Hafen von le Havre für die CIM) zu bestätigen sind.

### **III. INHALT UND SPEZIFISCHE MODALITÄTEN DER ERFÜLLUNG DER VERPFLICHTUNGEN AM ABSATZMARKT FÜR AUSSER-NETZVERKÄUFE VON RAFFINERIEERZEUGNISSEN: PIPELINES FÜR FERTIGPRODUKTE**

#### **A. Inhalt der Verpflichtungen**

31. Der Anmelder verpflichtet sich zur Abtretung:

- (a) der gesamten Beteiligung des Elf-Konzerns in Höhe von 26,60% am Kapital der Gesellschaft TRAPIL;
- (b) der gesamten Beteiligung des Elf-Konzerns in Höhe von 49% am Kapital der Gesellschaft SFDM, Betreiber der Pipeline DMM;
- (c) der gesamten Beteiligung des Elf-Konzerns in Höhe von 14,10% sowie einer Beteiligung von TotalFina in Höhe von 3,50% am Kapital der Gesellschaft SPMR.

32. Der Anmelder verpflichtet sich:

- (a) dem WIV Groupement Pétrolier de Strasbourg (GPS) innerhalb von [...] ab Eingang des Beschlusses über die Genehmigung des Zusammenschlusses vorzuschlagen, allem in dem Gebiet präsenten Marktteilnehmern (SES, Bolloré, Propétrol) auf deren Wunsch und im Rahmen der Leistungsfähigkeit der Ölleitungen unverzüglich eine Beförderungsmöglichkeit in den GPS-Leitungen anzubieten, die ODC mit SPLS verbinden, und für diesen Vorschlag zu stimmen. Dabei gilt als vereinbart, dass Streitigkeiten im Zusammenhang mit der Nutzung der Kapazitäten des GPS-Ölleitungssystems von einem Sachverständigen, der von den betreffenden Seiten einvernehmlich zu benennen ist, andernfalls vom Tribunal de Commerce de Strasbourg zu regeln sind;
- (b) parallel dazu der Gesellschaft SPLS die schnellstmögliche Ausführung von Arbeiten zur Engpassbeseitigung bei SPLS auf deren Kosten vorzuschlagen, um den im Gebiet präsenten Marktteilnehmern, wie oben erwähnt, die Möglichkeit zu geben, ihre Erzeugnisse ohne den Umweg über die GPS-Tanks von und zu ODC zu befördern und für diesen Vorschlag zu stimmen;
- (c) sofort nach Abschluss der Arbeiten zur Engpassbeseitigung bei SPLS am Standort von GPS die gemeinsame Behandlung der sich aus den Erzeugnisbewegungen sämtlicher Marktteilnehmer ergebenden Schadstoffe in Angriff zu nehmen.

33. Der Anmelder verpflichtet sich, spätestens ab Ende der Aufgabe des Bevollmächtigten bis zur Abtretung der betreffenden Vermögenswerte freizugeben:

- (a) zwei (2) von sechs (6) Posten im Verwaltungsrat der Gesellschaft TRAPIL, der aus zehn (10) Mitgliedern besteht;
- (b) zwei (2) von fünf (5) Posten im Verwaltungsrat der Gesellschaft SPMR, der aus zehn (10) Mitgliedern besteht;

- (c) vier (4) Posten, die Elf im Verwaltungsrat der Gesellschaft SFDM innehat, der aus acht (8) Mitgliedern besteht.
34. Zudem verpflichtet sich der Anmelder für einen Zeitraum von [...] \* ab Zeitpunkt der Freigabe der vorstehend angeführten Posten im Verwaltungsrat, die Vertretungsquote von TotalFina/Elf in den Verwaltungsräten von TRAPIL und SPMR, wie sie sich aus der Erfüllung der hier genannten Verpflichtungen ergibt, nicht zu erhöhen. Bei Veränderung der Gesamtzahl der Posten im Verwaltungsrat von TRAPIL bzw. SPMR wird die Anzahl der Posten, die TotalFina/Elf innehat, proportional dazu geändert, wobei gegebenenfalls auf die volle Zahl abgerundet wird, die allerdings nicht unter eins liegen darf.

## **B. Erfüllungsmodalitäten**

35. Zu den Erfüllungsmodalitäten für die vorstehend angegebenen Verpflichtungen nimmt der Anmelder Bezug auf die eingangs dargelegten Allgemeinen Modalitäten mit folgenden Zusätzen:
- (a) Der Anmelder nimmt unmittelbar nach Eingang der Entscheidung über die Genehmigung des Zusammenschlusses und der Zustimmung zu den in Punkt 2(a) genannten Informationsunterlagen, wie in den Allgemeinen Modalitäten angegeben, Kontakt zu den verschiedenen Marktteilnehmern auf, die außerhalb Frankreichs oder in Frankreich niedergelassen sind und die Interesse am Erwerb aller oder eines Teils der betreffenden Vermögenswerte haben könnten, und lässt ihnen die technischen, umweltbezogenen, kommerziellen und finanziellen Angaben und Spezifikationen zukommen, die ihnen die Möglichkeit geben, ein Angebot zu erarbeiten.
  - (b) Der Name des bzw. der Erwerbwilligen sämtlicher bzw. eines Teils der in Frage kommenden Beteiligungen ist zu den in den Allgemeinen Modalitäten vorgesehenen Bedingungen und vorbehaltlich der Wahrnehmung des Rechts auf Zustimmung und des Vorkaufsrechts nach Maßgabe der Satzungen von TRAPIL, SPMR und SFDM sowie vorbehaltlich der Zustimmung durch die Regierungsbeauftragten der Kommission zur Billigung vorzulegen.

#### **IV. INHALT UND SPEZIFISCHE MODALITÄTEN DER ERFÜLLUNG DER VERPFLICHTUNGEN AM MARKT DES KRAFTSTOFFVERKAUFS AN DEN AUTOBAHNEN**

##### **A. Inhalt der Verpflichtungen**

36. Der Anmelder verpflichtet sich, siebzig (70) Autobahntankstellen der Marke Elf, Total und Fina, die den von der Kommission vorgegebenen Kriterien der Marktdefinition entsprechen, zu veräußern.

Von diesen Tankstellen laufen 35 unter der Marke Elf, 26 unter der Marke Total und 9 unter der Marke Fina.

Eine namentliche Auflistung der siebzig (70) Tankstellen, die Gegenstand dieser Verpflichtung sind, mit Angabe der Autobahnen, an denen sie gelegen sind, des Autobahnbetreibers, dem sie gegebenenfalls unterstehen, ihres Jahresumsatzes an Kraftstoffen und sonstigen Produkten sowie des Ablaufzeitpunktes ihres Konzessionsvertrages ist als Anhang 1 beigefügt.

##### **B. Erfüllungsmodalitäten**

37. Zu den Erfüllungsmodalitäten für die vorstehend angegebenen Verpflichtungen nimmt der Anmelder Bezug auf die eingangs dargelegten Allgemeinen Modalitäten mit folgenden Zusätzen:

- (a) Der Anmelder nimmt unmittelbar nach Eingang des Beschlusses über die Genehmigung des Zusammenschlusses und der Zustimmung zu den in Punkt 2(a) genannten Informationsunterlagen außerhalb wie auch innerhalb Frankreichs generell Kontakt zu den Marktteilnehmern auf, wie sie in den Allgemeinen Modalitäten aufgeführt sind und die Interesse an den in Frage kommenden Anteilen haben könnten. Um ihnen die Möglichkeit zu bieten, entsprechende Angebote zu unterbreiten, übergibt der Anmelder den potenziellen Interessenten für den Erwerb der betreffenden Anteile sämtliche vertraglichen, umweltbezogenen, kommerziellen, technischen und finanziellen Angaben und Spezifikationen im Zusammenhang mit den betreffenden Tankstellen.
- (b) Die Veräußerung der Tankstellen erfolgt in Form einer kostenpflichtigen Übereignung der von den Autobahngesellschaften erteilten Genehmigungen sowie der betriebsnotwendigen Anlagen, beweglichen Sachen, Ausrüstungen, Geräte und Werkzeuge.

Das direkt der Kraftstoffabgabestelle zugeordnete betriebliche Personal geht zusammen mit dieser an den neuen Eigentümer über.

Der Anmelder macht deutlich, dass es sich bei den vorhandenen oder in den betreffenden Tankstellen eingesetzten materiellen und immateriellen Vermögenswerten, die nicht veräußert werden sollen, ausschließlich um Vermögenswerte handelt, die unter ein Urheberrecht oder ein anmeldereigenes Know-how fallen, d.h. insbesondere um das markttypische Inventar und die ihm gehörenden EDV-gestützten Verwaltungssysteme.

- (c) Zur unverzüglichen Wiederherstellung eines wirksamen, auf Dauer angelegten Wettbewerbs verpflichtet sich der Anmelder, den Käufern sämtlicher oder eines Teils der

veräußerten Tankstellen anzubieten, ihnen das erforderliche Personal für die verwaltungsmäßige Führung, die kaufmännische Leitung und die Buchführung zu überstellen.

Die Anzahl dieser Mitarbeiter, ihre Funktionen und die sie betreffenden Übergangsmodalitäten sind je nach Fall zu prüfen, ausgehend u.a. von den Wünschen der Käufer, der Anzahl der von ihnen übernommenen Tankstellen und der Art des von ihnen angestrebten Managements (direkte Leitung oder Verpachtung).

Darüber hinaus verpflichtet sich der Anmelder, die Erwerber der Tankstellen zu informieren, dass sie die Möglichkeit haben, zur Überbrückung einen Vertrag über die verwaltungsmäßige Führung der betreffenden Tankstellen für die Zeit einzugehen, die sie brauchen, um ihre eigene Verwaltungsinfrastruktur aufzubauen. Der Anmelder verpflichtet sich, einen derartigen Vertrag mit den Erwerbern zu schließen, die dies wünschen.

Bis zur Veräußerung der Tankstellen übernimmt der Anmelder die Verpflichtung, die Tankstellen zum innerbetrieblichen Abgabepreis zu versorgen.

Im gleichen Zeitraum wird der Abgabepreis für Kraftstoff in den betreffenden Tankstellen vom Bevollmächtigten ausgehend vom Stand der Platt's-Kurse und von den Vorgaben für die Gewinnspanne bestimmt, die er zur Aufrechterhaltung der Rentabilität, der Wettbewerbsfähigkeit und des Verkaufswertes dieser Tankstellen festgesetzt hat.

- (d) Der Anmelder verpflichtet sich, den Erwerber darüber zu informieren, dass er Inhabern von GR- und EUROTRAFIC-Kundenkarten des Konzerns TotalFina sowie der Kundenkarten Elf CREDIT und PAN von Elf deren Benutzung in den veräußerten Tankstellen gestatten kann, in denen diese Karten zum Zeitpunkt der Zustellung des Beschlusses über die Genehmigung des Zusammenschlusses akzeptiert werden, und zwar für einen Zeitraum von höchstens [...]\*, gerechnet ab Datum der Veräußerung der jeweiligen Tankstelle, unter der Voraussetzung, dass der Übernehmer nicht selbst ein Kartensystem für den Kraftstoffverkauf hat, das direkt mit den vorstehend erwähnten Kundenkarten von TotalFina und Elf konkurriert, und dass er die Bedingungen für die Verwaltung dieser Karten erfüllt, wie sie im Vertrag mit einer Tochtergesellschaft der TRD SA mit der Bezeichnung Centre de Management de Transactions Monétiques SA festgelegt sind (Festlegung der per Kundenkarte erhältlichen Waren und Leistungen, elektronische, finanzielle, verwaltungstechnische und geschäftliche Spezifikationen zum Kundenkartensystem, Haftung und Reklamationen, Berechnung und Bezahlung von Lieferungen, Einzug von Forderungen, Bearbeitungs- und Verwaltungskosten, kommerzielle und finanzielle Bestimmungen, Laufzeit und Gerichtsstandsklausel).

Auf Wunsch des Übernehmers verpflichtet sich der Anmelder, mit diesem eine Vereinbarung zu schließen, die den Inhabern der betreffenden Kundenkarten ermöglicht, sie in den veräußerten Tankstellen noch maximal [...]\* lang, gerechnet ab Datum der Veräußerung der betreffenden Tankstelle, zu benutzen, sofern und solange die im vorangehenden Absatz dieses Punktes 37(d) genannten Voraussetzungen erfüllt werden.

Der Anmelder versichert, dass er die Geschäftsbedingungen für das Angebot an Kraftstoffen und sonstigen Erzeugnissen in den veräußerten Tankstellen in keiner Weise über die Anwendung der betreffenden Kundenkartensysteme in diesen Tankstellen beeinflussen wird, wobei diese Verpflichtung in jedem Fall gegenüber den sich aus dem Beitritt des oder der Erwerber zum Kartenverwaltungssystem ergebenden Konsequenzen vorrangig ist.

Was andere Kundenkarten als die von TotalFina und Elf anbetrifft, wie z.B. DKV- und UTA-Karten, die in den veräußerten Tankstellen Verwendung finden, so verpflichtet sich der Anmelder, die Schritte nach Maßgabe von Punkt 14 zu unternehmen.

- (e) Potenzielle Käufer sämtlicher oder eines Teils dieser Tankstellen müssen in der Lage sein, den Anforderungen der Leistungsbeschreibungen und der Regelungen über die Anhörung der Autobahnbetreiber zu entsprechen.

Infolgedessen müssen Marktteilnehmer, die ein Angebot unterbreiten möchten, direkte oder indirekte Erfahrungen im Betrieb eines beliebigen Tankstellennetzes nachweisen können.

- (f) Die von Kaufwilligen übergebenen Angebote können sich auf eine einzige Tankstelle, einen Teil oder die Gesamtheit der Tankstellen, die Gegenstand dieser Verpflichtung sind, beziehen.

Diesen Angeboten können in ihrer Gesamtheit oder in Teilen mit Vorschlägen für Vereinbarungen über den Austausch gleichartiger oder nichtgleichartiger Vermögenswerte außerhalb Frankreichs verbunden sein.

Bei gleichwertigen Angeboten behält sich der Anmelder vor, Angeboten, die sich auf die Gesamtheit oder auf einen beträchtlichen Teil der Tankstellen beziehen, sowie Angeboten, die einen Austausch von Vermögenswerten beinhalten, den Vorrang einzuräumen.

- (g) Um die Erfüllung der Verpflichtung zu erleichtern, sollte ein Angebot für den Erwerb von fünf oder mehr Tankstellen auch einen angemessenen Teil von Tankstellen umfassen, für die der Nutzungsvertrag im Jahre 2005 ausläuft. Desgleichen kann der Anmelder Angeboten, die sich auf fünf (5) oder mehr Tankstellen beziehen, gegenüber Angeboten für bis zu vier (4) Tankstellen, die die im vorangehenden Satz genannte Verpflichtung nicht enthalten, den Vorrang einräumen.
- (h) Der Anmelder legt das (die) Angebot(e), für das (die) er sich entschieden hat, sowohl den betreffenden Autobahnbetreibern als auch dem (den) jeweiligen Pächter(n) zur Zustimmung vor.

Bei Ablehnung durch den Autobahnbetreiber bzw. den Pächter kann der Anmelder entweder anbieten, dass er die betreffende Tankstelle durch eine andere ersetzt, oder den Bewerber mit dem zweitbesten Angebot zur Einholung des Einverständnisses vorschlagen. Dazu hat der Anmelder bei der Kommission einen ordnungsgemäß dokumentierten und begründeten Antrag zu stellen. Der Anmelder nimmt ebenfalls Kontakt zu den französischen Wettbewerbsbehörden auf.

Lehnt die Kommission diesen Antrag nicht innerhalb von zehn (10) Werktagen nach Eingang schriftlich ab, gilt der Vorschlag des Anmelders als angenommen.

Sollte ein Tankstellenersatz erfolgen, dann bestätigt der Anmelder, dass die andere angebotene Tankstelle die gleichen technischen Parameter wie die ursprünglich angebotene aufweisen muss, insbesondere ein gleich hohes Verkaufsvolumen bei Kraftstoffen und einen gleich hohen Umsatz bei sonstigen Produkten, eine ähnliche Laufzeit oder Konzession, und dass sie geografisch im gleichen Gebiet liegt (es sei denn, dies ist unmöglich, weil sich der erforderliche Tankstellenersatz aus der Verweigerung der Zustimmung der Autobahngesellschaft ergeben hat). Im übrigen darf ein derartiger Tankstellenersatz die generelle wirtschaftliche und wettbewerbliche Tragweite des ursprünglichen Angebots nicht in Frage stellen.

- (i) Es ist Aufgabe der Erwerber, in Absprache mit den betreffenden Autobahnbetreibern die notwendigen Schritte für die Übertragung der Konzession zu erledigen, wobei der Anmelder nach Abschluss der Vereinbarungen über die Veräußerung nicht für die Durchführungstermine haftbar gemacht werden kann.

**V. INHALT UND SPEZIFISCHE MODALITÄTEN DER ERFÜLLUNG DER VERPFLICHTUNGEN AM MARKT FÜR DÜSENTREIBSTOFFVERKAUF IN TOULOUSE-BLAGNAC UND LYON-SATOLAS**

**A. Inhalt der Verpflichtungen**

38. Der Anmelder verpflichtet sich zur Abtretung:

- (a) der 50%igen Beteiligung von Elf am Flughafenversorgungspool GAT (Groupement pour l'Avitaillement de Toulouse-Blagnac) und
- (b) der 50%igen Beteiligung von Elf am Flughafenversorgungspool GALYS (Groupement pour l'Avitaillement de Lyon-Satolas).

**B. Erfüllungsmodalitäten**

39. Zu den Erfüllungsmodalitäten für die vorstehend genannten Verpflichtungen nimmt der Anmelder Bezug auf die eingangs dargelegten Allgemeinen Modalitäten mit folgenden Zusätzen:

- (a) Der Anmelder nimmt unmittelbar nach Eingang des Beschlusses über die Genehmigung des Zusammenschlusses und der Zustimmung zu den in Punkt 2(a) genannten Informationsunterlagen außerhalb wie auch innerhalb Frankreichs generell Kontakt zu den Marktteilnehmern auf, wie sie in den Allgemeinen Modalitäten aufgeführt sind und die Interesse an den in Frage kommenden Kapitalbeteiligungen haben könnten. Um ihnen die Möglichkeit zu bieten, entsprechende Angebote zu unterbreiten, teilt der Anmelder den potenziellen Interessenten für den Erwerb der betreffenden Anteile sämtliche vertraglichen, umweltbezogenen, kommerziellen, technischen und finanziellen Angaben und Spezifikationen im Zusammenhang mit dem Zugang zu den Pools GAT und GALYS mit.
- (b) Der Übernehmer der Kapitalbeteiligungen hat die sachlichen Bedingungen für seine Aufnahme nach Maßgabe der GAT- bzw. der GALYS-Satzung zu erfüllen.

\* \*

\*

## **VI. INHALT UND SPEZIFISCHE MODALITÄTEN DER ERFÜLLUNG DER VERPFLICHTUNGEN AM LPG-MARKT**

### **A. Inhalt der Verpflichtungen**

40. Der Anmelder verpflichtet sich:

- (a) die Kapitalbeteiligung des Konzerns Elf an der Gesellschaft Elf ANTARGAZ, die geschäftlich mit der Vermarktung von Flüssiggas befaßt ist, im Rahmen seiner LPG-Geschäftstätigkeit im französischen Mutterland zu 100% abzutreten.
- (b) Von dieser Abtretung sind ausgeschlossen:
  - ◆ die von Elf ANTARGAZ in den Tochtergesellschaften mit LPG-Aktivitäten außerhalb des französischen Mutterlands gehaltenen Anteile;
  - ◆ Die Anteile, die von Elf ANTARGAZ für Elf ANTAR FRANCE an in Frankreich oder im Ausland gelegenen Gesellschaften gehalten werden, die nicht im Flüssiggassektor tätig sind.

Vor der Abtretung der Elf-ANTARGAZ-Besitzrechte nimmt der Anmelder die Übertragung der ausgeschlossenen Anteile, wie weiter oben angegeben, zugunsten von Elf ANTAR FRANCE vor. Diese Übertragung ist im vorhinein dem Bevollmächtigten zur Zustimmung vorzulegen, der seinerseits die Kommission anzuhören hat.

- (c) Die Abtretung der Elf-ANTARGAZ-Besitzrechte betrifft neben den unmittelbar und vollständig im Besitz von Elf-ANTARGAZ befindlichen Gesellschaften und Vermögenswerten auch die Beteiligungen von Elf-ANTARGAZ an nachstehend aufgeführten Gesellschaften in Frankreich:

- ◆ GIE NORGAL : 52,67%

Der Anmelder schlägt im Vorfeld der Abtretung eine Änderung der Satzung von NORGAL vor und stimmt dafür mit dem Ziel, die Verteilung der Kapazität bei NORGAL, wie sie zum heutigen Zeitpunkt besteht und Anhang 2 dieser Verpflichtungen zu entnehmen ist, in diese Satzung aufzunehmen.

Der Anmelder verpflichtet sich, den mit dem anderen gegenwärtigen Aktionär von NORGAL zur Versorgung eingegangenen Vertrag über die Poolbildung für eine Dauer von [...] ab Datum der Abtretung des Lagers fortzuführen und auf Wunsch des Erwerbers sowie mit Einverständnis des anderen Aktionärs von NORGAL den Erwerber an diesem Vertrag über die Poolbildung zu beteiligen.

- ◆ RHONE GAZ S.A. : 50,62%
- ◆ SIGAP-OUEST SARL : 66,67%
- ◆ WOGEGAL S.A. : 100%
- ◆ GAZ EST DISTRIBUTION S.A. : 100%

- ◆ NORD GPL S.A. : 100%
- ◆ GIE FLOREGAZ : 90%
- ◆ MIDI PYRENEES GAZ S.A : 75%
- ◆ COBOGAL S.A. :15%

Der Anmelder verpflichtet sich, den gemeinsamen Versorgungsvertrag mit dem anderen gegenwärtigen Aktionär von COBOGAL für eine Dauer von [...]\*, gerechnet ab Datum der Abtretung der Besitzrechte, fortzuführen.

Zudem verpflichtet sich der Anmelder, dem Erwerber der Besitzrechte die Beteiligung an diesem Versorgungsvertrag anzubieten, sofern dieser es wünscht und der andere gegenwärtige Aktionär von COBOGAL damit einverstanden ist. Andernfalls verpflichtet sich der Anmelder, dem Erwerber der Besitzrechte auf dessen Wunsch einen Lieferungsvertrag mit einer Laufzeit von [...]\* zu den Bedingungen des Konzerns TotalFina zuzüglich Aufwendungen anzubieten.

- ◆ SP de QUEVEN : 50%
- ◆ SP BUS PARIS : 50%
- ◆ GIE GPL BUS : 25%
- ◆ GIE GROUPEMENT TECHNIQUE CITERNE : 20%

(d) Zur Abtretung der Besitzrechte Elf ANTARGAZ kommt die Abtretung der Anteile hinzu, die vom Elf-Konzern im Rahmen der LPG-Geschäftstätigkeit im französischen Mutterland in nachstehenden Gesellschaften gehalten werden:

- ◆ SOBEGAL S.A. (Flaschenabfüllanlage LACQ, NERAC, RODEZ und Tankgaszwischenlager DOMENE): 78 % beim Konzern Elf
- ◆ GEOGAZ S.A.: 16,67% beim Konzern Elf
- ◆ GEOVEXIN SA: 44,9% beim Konzern Elf.

(e) Darüber hinaus verpflichtet sich der Anmelder, innerhalb der für die tatsächliche Abtretung der Vermögenswerte festgelegten Fristen und zu den Bedingungen gemäß den Allgemeinen Modalitäten für die Erfüllung der Verpflichtungen die Posten der Verwaltungsratsmitglieder freizugeben, die der Elf-Konzern bei den unter diese Abtretung fallenden Gesellschaften innehat.

41. Der Anmelder verpflichtet sich für einen Zeitraum, der beginnend mit dem Datum des Eingangs der Entscheidung über die Genehmigung des Zusammenschlusses bis [...]\* nach dem Datum der tatsächlichen Abtretung des Anteils läuft, den der Elf-Konzern bisher in Elf ANTARGAZ hält, keine Kunden von Elf ANTARGAZ abzuwerben.

## **B. Erfüllungsmodalitäten**

42. Zu den Erfüllungsmodalitäten für diese Verpflichtung nimmt der Anmelder Bezug auf die eingangs dargelegten Allgemeinen Modalitäten mit folgenden Zusätzen:

- (a) Der Name des bzw. der Erwerbwilligen der gesamten oder eines Teils der in Frage kommenden Beteiligung ist zu den Bedingungen gemäß den Allgemeinen Modalitäten der Kommission zur Genehmigung einzureichen.
  - (b) Der Anmelder nimmt unmittelbar nach Eingang der Entscheidung über die Genehmigung des Zusammenschlusses, wie in den Allgemeinen Modalitäten angegeben, Kontakt zu den verschiedenen Marktteilnehmern auf, die außerhalb Frankreichs oder in Frankreich niedergelassen sind und die Interesse am Erwerb der betreffenden gesamten Beteiligung oder eines Teils davon haben könnten, und übermittelt ihnen die kommerziellen, technischen und finanziellen Angaben und Spezifikationen, die ihnen die Möglichkeit geben, ein Angebot zu unterbreiten.
  - (c) Sollte VITOGAZ als Erwerber der Besitzrechte an Elf ANTARGAZ auftreten, verpflichtet sich der Anmelder, sich dem nicht zu widersetzen. Fällt die Entscheidung für VITOGAZ als Übernehmer der Besitzrechte an Elf ANTARGAZ, dann verpflichtet sich der Anmelder, den Anteil (34%), den er am Kapital von VITOGAZ hält, zu den Bedingungen abzutreten, die hinsichtlich der Form und der Frist in den Vereinbarungen festgelegt sind, durch die der Anmelder an den anderen Aktionär von VITOGAZ gebunden ist.
43. Der Anmelder macht deutlich, dass die unter ein Urheberrecht bzw. ein gewerbliches Schutzrecht oder ein anmeldereigenes Know-how fallenden Bestandteile zusammen mit den betreffenden Anteilen insoweit übertragen werden, als sie im Rahmen des LPG-Geschäftsfeldes von Elf ANTARGAZ im französischen Mutterland verwendet werden; ausgenommen davon sind Marken, die dem Elf-Konzern gehören oder von ihm geführt werden, sowie die ihm gehörenden EDV-Anwendungen für das Management.

Der Anmelder gewährt dem Übernehmer eine Lizenz zur Verwendung der Marken, die vom Elf-Konzern im Rahmen seiner Tätigkeit auf dem Flüssiggassektor im französischen Mutterland geführt werden, für eine Dauer von maximal [...] \* ab Zeitpunkt der tatsächlichen Abtretung.

Wenn die zusammen mit den betreffenden Anteilen übertragenen Bestandteile, die unter ein Urheberrecht bzw. gewerbliches Schutzrecht oder ein anmeldereigenes Know-how fallen, ein größeres Gebiet als das französische Mutterland betreffen, setzt die Abtretung dieser Bestandteile die vorherige Gewährung einer unentgeltlichen Lizenz durch den Übernehmer an den Anmelder für eine Dauer, die gleich der Laufzeit des Urheberrechts bzw. gewerblichen Schutzrechts oder des abgetretenen eigenen Know-how ist, voraus, die es dem Anmelder ermöglicht, diese Bestandteile außerhalb des französischen Mutterlands zu nutzen.

44. Solange die betreffenden Anteile nicht an einen Erwerber abgetreten worden sind, gewährleistet der Anmelder, dass Elf ANTARGAZ als gesonderte, veräußerliche Einheit mit eigener Betriebsrechnung geführt wird, und teilt der Direktion von Elf ANTARGAZ mit, dass die Gesellschaft unabhängig und unter Aufsicht des Bevollmächtigten geführt wird, damit die Aufrechterhaltung ihrer Rentabilität und ihres Marktwertes sichergestellt ist.
45. Nach der tatsächlichen Abtretung der Elf-ANTARGAZ-Besitzrechte verpflichtet sich der Anmelder, den Erwerber über die Möglichkeit zu unterrichten, mit ihm zwischenzeitlich für einen Zeitraum von längstens [...] \* einen nichtausschließlichen Versorgungsvertrag zu vereinbaren, der ihm in der für die Schaffung von Alternativlösungen erforderlichen Zeitspanne seine Versorgung sichern soll.

\*            \*  
\*            \*

[...]\*

Tankstellename	Strecke	Autobahngesellschaft	Maut	Verwaltung	Ablauf der Konzession	Abgabemenge	Umsatz Einzelhandel	zwei benachbart/	
						in m <sup>3</sup>	in 1000 F ohne St.	Sandwich	
TRANSLAY EST	A28	DDE	NEIN	Elf					
JONCHETS LES RECOMPENSES	A5	SAPRR	JA	Elf					
ROUCAS	A7	ASF	NEIN	TOTAL					
SCOPERTA	A8	ESCOTA	JA	Elf					
PORTE LA DROME	A49	AREA	JA	TOTAL					
SAVIGNAC	A62	ASF	JA	TOTAL					
BEUZEVILLE SUD	A13	SAPN	JA	Elf					
DEUX MERS	A62	ASF	JA	TOTAL					
VERDUN SUD	A4	SANEF ex APPEL	JA	TOTAL					
BEAUNE LES MINES	A20	DDE	NEIN	TOTAL					
LA COURNEUVE	A1	SANEF	NEIN	Elf					
SAINT LEGER	A1	SANEF	JA	Elf					
ASSEVILLERS	A1	SANEF	JA	ELF					
SAUGON	A10	ASF	JA	TOTAL					
USSEAU	A10	COFIROUTE	JA	TOTAL					
FENIOUX EST	A10	ASF	JA	Elf					
JAUNAY CLAN	A10	COFIROUTE	JA	Elf					
POITIERS CHINCE	A10	COFIROUTE	JA	FINA					
MEUNG	A10	COFIROUTE	JA	Elf					
FENIOUX OUEST	A10	ASF	JA	Elf					
PARCE	A11	ASF	JA	TOTAL					
PORTE D'ANGERS SUD	A11	COFIROUTE	NEIN	FINA					
LA PIVARDIERE	A11	COFIROUTE	JA	Elf					
ROSNY SUD	A13	SAPN	JA	Elf					
St HILAIRE	A26	SANEF	JA	TOTAL					
SOUCHEZ	A26	SANEF	JA	TOTAL					

CHAMP ROLLAND	A26	SANEF	JA	TOTAL					
RUMANCOURT	A26	SANEF	JA	Elf					
ESTEREL	A8	ESCOTA	JA	Elf					
LA COMBE RONDE	A36	SAPRR	JA	Elf					
BOIS GUILLEROT	A36	SAPRR	JA	Elf					
JURA	A39	SAPRR	JA	FINA					
SAVERNE	A4	SANEF	JA	TOTAL					
VALMY	A4	SANEF ex APPEL	JA	TOTAL					
BRUMATH OUEST	A4	SANEF	NEIN	Elf					
TARDENOIS SUD	A4	SANEF	JA	FINA					
TARDENOIS NORD	A4	SANEF	JA	Elf					
VERDUN	A4	SANEF ex APPEL	JA	TOTAL					
VALLEIRY	A40	ATMB	JA	Elf					
BONNEVILLE NORD	A40	AREA	JA	Elf					
CESARDES	A41	AREA	JA	TOTAL					
LE GUIERS	A43	AREA	JA	Elf					
ARCLUSAZ	A43	AREA	JA	FINA					
L'ABIS	A43	AREA	JA	Elf					
VOREPPE	A48	AREA	NEIN	TOTAL					
JONCHETS	A5	SAPRR	JA	TOTAL					
CHIEN BLANC	A6	SAPRR	JA	TOTAL					
GRAVEYRON	A6	SAPRR	NEIN	TOTAL					
MAISON DIEU	A6	SAPRR	JA	TOTAL					
LES CHERES	A6	SAPRR	NEIN	FINA					
ACHERES EST	A6	SAPRR	JA	Elf					
LA FERTE	A6	SAPRR	JA	Elf					
BEAUNE MERCEUIL	A6	SAPRR	JA	Elf					
NEMOURS	A6	SAPRR	JA	Elf					
DARDILLY	A6	DDE	NEIN	Elf					
NAUROUZE	A61	ASF	JA	TOTAL					

ARZENS	A61	ASF	JA	TOTAL					
BAZADAIS NORD	A62	ASF	JA	Elf					
LACQ NORD	A64	ASF	JA	Elf					
MORNAS LES ADRETS	A7	ASF	JA	Elf					
CROUSILLES	A7	ASF	JA	TOTAL					
L'ALLIER DOYET	A71	SAPRR	JA	FINA					
L'ALLIER SAULZET	A71	SAPRR	JA	FINA					
SALBRIS OUEST	A71	COFIROUTE	JA	Elf					
LA LOZAIRE	A75	DDE	NEIN	FINA					
L'AVAIL LE COUDRAY	A81	COFIROUTE	JA	Elf					
TAVEL	A9	ASF	JA	TOTAL					
VILLEMOLAQUE	A9	ASF	JA	TOTAL					
FABERGUES SUD	A9	ASF	JA	Elf					
FABREGUES NORD	A9	ASF	JA	Elf					

## ANHANG 2

### STRUKTUR NORGAL

[...]\*

	Beteiligung	Anrecht auf Lagerkapazität		
		Propan (P1)	% Propan (P1)	Bu (P1)
TotalFina	26,40%			5 9
Elf	52,66%			8 9
Vitogaz	20,94%			4 9
Gesamt	<b>100,00%</b>			<b>19</b>