

**ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**

της 9ης Φεβρουαρίου 2000

που κηρύσσει μία πράξη συγκέντρωσης συμβιβάσιμη με την κοινή αγορά

(Υπόθεση αριθ. COMP/M.1628 – TotalFina/Elf)

Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 4064/89 του Συμβουλίου

(Το κείμενο στη γαλλική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

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

τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 4064/89 του Συμβουλίου, της 21ης Δεκεμβρίου 1989, για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων μεταξύ επιχειρήσεων<sup>1</sup>, που τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1310/97 του Συμβουλίου, της 30ής Ιουνίου 1997<sup>2</sup>, και ειδικότερα το άρθρο 8, παράγραφος 2,

την απόφαση της Επιτροπής της 5ης Οκτωβρίου 1999, να κινήσει τη διαδικασία στην παρούσα υπόθεση,

αφού έδωσε στις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με τις αιτιάσεις της Επιτροπής,

τη γνώμη της Συμβουλευτικής Επιτροπής Συγκεντρώσεων<sup>3</sup>,

Εκτιμώντας τα εξής:

- (1) Στις 24 Αυγούστου 1999, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έλαβε κοινοποίηση, σύμφωνα με το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4064/89 του Συμβουλίου, σχεδίου συγκέντρωσης με το οποίο η επιχείρηση TotalFina αποκτά, κατά την έννοια του άρθρου 3, παράγραφος 1, στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4064/89 του Συμβουλίου, τον πλήρη έλεγχο της επιχείρησης Elf Aquitaine μέσω δημόσιας προσφοράς αγοράς που ανακοινώθηκε στις 5 Ιουλίου 1999.

<sup>1</sup> ΕΕ L 395, 30.12.1989, σ. 1· ΕΕ L 257, 21.9.1990, σ. 13 (διορθωτικό).

<sup>2</sup> ΕΕ L 180, 9.7.1997, σ. 1· ΕΕ L 40, 13.2.1998, σ. 17 (διορθωτικό).

<sup>3</sup> ΕΕ C

## **I. ΤΑ ΜΕΡΗ**

- (2) Η TotalFina είναι ανώνυμη εταιρεία που διέπεται από το γαλλικό δίκαιο και ασκεί τις δραστηριότητές της στους τομείς της παραγωγής πετρελαίου και αερίου, της διύλισης, της διανομής προϊόντων πετρελαίου, της πετροχημείας, της χημείας ιδιοσκευασμάτων. Δραστηριοποιείται σε παγκόσμια κλίμακα.
- (3) Η Elf Aquitaine είναι ανώνυμη εταιρεία που διέπεται από το γαλλικό δίκαιο και ασκεί τις δραστηριότητές της στους τομείς της παραγωγής πετρελαίου και αερίου, της διύλισης, της διανομής προϊόντων πετρελαίου, της πετροχημείας, της χημείας ιδιοσκευασμάτων, καθώς και στον τομέα της υγείας. Δραστηριοποιείται σε παγκόσμια κλίμακα.

## **II. Η ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗ**

- (4) Η συγκέντρωση συνίσταται σε δημόσια προσφορά ανταλλαγής μετοχών την οποία υπέβαλε η TotalFina για το σύνολο των μετοχών της Elf Aquitaine που διατηρεί το κοινό. Συνεπώς, η συγκέντρωση είναι απόκτηση αποκλειστικού ελέγχου, κατά την έννοια του άρθρου 3, παράγραφος 1, στοιχείο β) του κανονισμού του Συμβουλίου.

## **III. ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ**

- (5) Ο συνολικός κύκλος εργασιών των εξεταζόμενων επιχειρήσεων σε παγκόσμιο επίπεδο υπερβαίνει τα 5 000 εκατ. ευρώ<sup>4</sup> (Total: 34 981 εκατ. ευρώ Elf: 32 251 εκατ. ευρώ). Ο κύκλος εργασιών της κάθε μίας εντός της Κοινότητας υπερβαίνει τα 250 εκατ. ευρώ [...]\*, αλλά καμία δεν πραγματοποιεί άνω των δύο τρίτων του κύκλου εργασιών της σε ένα και το αυτό κράτος μέλος. Επομένως, η πράξη έχει κοινοτική διάσταση.

## **IV. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ**

- (6) Στις 15 Σεπτεμβρίου 1999, η TotalFina υπέβαλε προτάσεις δέσμευσης κατά το πρώτο στάδιο της διαδικασίας δυνάμει του άρθρου 6. Συνεπώς, παρατάθηκε η νόμιμη προθεσμία σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού. Οι εν λόγω δεσμεύσεις δεν θεωρήθηκαν ούτε αρκετά συγκεκριμένες ούτε ικανές να εξαλείψουν τις σοβαρές αμφιβολίες που εγείρει η κοινοποιηθείσα πράξη.
- (7) Στις 18 Οκτωβρίου 1999, η TotalFina υπέβαλε προτάσεις δέσμευσης κατ' εφαρμογή του άρθρου 8, παράγραφος 2. [...]\*
- (8) Οι ανωτέρω προτάσεις δεσμεύσεων δεν κρίθηκαν ούτε αρκετά συγκεκριμένες ούτε ικανές να εξαλείψουν τις σοβαρές αμφιβολίες που εγείρει η κοινοποιηθείσα πράξη.
- (9) Στις 17 Σεπτεμβρίου 1999, οι γαλλικές αρχές κατέθεσαν μία αίτηση μερικής αναπομπής της εξέτασης δυνάμει του άρθρου 9 του κανονισμού για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων. Η αίτηση αυτή αφορά ορισμένες αγορές θεωρούμενες ως τοπικές

---

<sup>4</sup> Κύκλος εργασιών υπολογιζόμενος σύμφωνα με το άρθρο 5, παράγραφος 1 του κανονισμού για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων, καθώς και την ανακοίνωση της Επιτροπής για τον υπολογισμό του κύκλου εργασιών (EE C 66, 2.3.1999, σ. 25). Στην περίπτωση που τα στοιχεία αφορούν κύκλους εργασιών περιόδου προγενέστερης της 1ης Ιανουαρίου 1999, υπολογίζονται βάσει των μέσων τιμών συναλλάγματος του ECU και μετατρέπονται σε ευρώ με αναλογία 1 προς 1.

\* Τμήματα του παρόντος κειμένου διατυπώθηκαν κατά τρόπο ώστε να εξασφαλίζουν την μη διάδοση εμπιστευτικών πληροφοριών· τα εν λόγω τμήματα περιβάλλονται από αγκύλες και επισημαίνονται με αστερίσκο.

υπηρεσίες αποθήκευσης τελικών πετρελαϊκών προϊόντων, πώλησης καυσίμων σε δίκτυο στους αυτοκινητοδρόμους και προμήθειας εμφιαλωμένου υγραερίου σε μεταπωλητές. Με απόφαση της 26ης Νοεμβρίου 1999, η Επιτροπή απέστειλε στις γαλλικές αρχές τις πτυχές της υπόθεσης που αφορούν τις υπηρεσίες διάθεσης αποθήκευσης σύνδεσης στις περιοχές που περιβάλλουν το βόρειο τμήμα της παρισινής περιφέρειας, το νότιο τμήμα της παρισινής περιφέρειας, τη Λυών και την Port la Nouvelle. Δεν κρίθηκε απαραίτητο να επιστραφεί η επεξεργασία των άλλων πτυχών της αίτησης ανατομής εφόσον η κοινοποίηση αιτιάσεων αναφερόταν κυρίως στην αποθήκευση πετρελαιοειδών στις περιοχές της Nantes Saint Nazaire και της Havre, στην πώληση καυσίμων στους αυτοκινητοδρόμους και στην πώληση υγραερίου κίνησης. Στις 3 Φεβρουαρίου 2000, οι γαλλικές αρχές απέσυραν την αίτηση ανατομής για τους τομείς για τους οποίους η Επιτροπή δεν είχε ακόμη εκδώσει απόφαση.

- (10) Στις 26 Νοεμβρίου 1999, απεστάλη στην TotalFina κοινοποίηση αιτιάσεων και εκείνη απάντησε στις 13 Δεκεμβρίου 1999. Η TotalFina δεν ζήτησε ακρόαση.

## **V. ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΕΞΕΤΑΖΟΜΕΝΩΝ ΑΓΟΡΩΝ ΚΑΙ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ**

### **1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ: ΔΙΥΛΙΣΗ ΚΑΙ ΠΩΛΗΣΗ ΔΙΥΛΙΣΜΕΝΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ**

#### **1.1. Η ζήτηση**

- (11) Η κατανάλωση πετρελαιοειδών προϊόντων στη Γαλλία (1997) ανέρχεται σε 48,5 εκατ. m<sup>3</sup> ετησίως σε βενζίνη και πετρέλαιο κίνησης και σε 19,5 εκατ. m<sup>3</sup> ετησίως σε πετρέλαιο οικιακής χρήσης (πετρέλαιο θέρμανσης) (FOD) και σημειώνει αύξηση της τάξης του 4,1% για τα καύσιμα, του 3,5% για το πετρέλαιο θέρμανσης και του 5,8% για τα προϊόντα υγραερίου.

#### **1.2. Τα κανάλια εφοδιασμού και η αλυσίδα λογιστικής μέριμνας (αλυσίδα εφοδιασμού)**

- (12) Σήμερα υπάρχουν στη Γαλλία 13 διυλιστήρια εκ των οποίων τα σημαντικότερα είναι συγκεντρωμένα σε δύο "κέντρα διύλισης", ένα πέριξ της λίμνης Berre (Μασσαλία) και ένα άλλο στον Κάτω Σηκουάνα (Νορμανδία), όπου συγκεντρώνονται τα σημαντικότερα διυλιστήρια της Γαλλίας. Υπάρχουν εξάλλου ορισμένα μεμονωμένα διυλιστήρια τα οποία βρίσκονται στη Dunkerque, στη Donges (περιφέρεια της Nantes), στο Grandpuits (περιφέρεια του Παρισιού), στο Feyzin (περιφέρεια της Λυών) και στο Reichstett (Αλσατία). Η Elf και η TotalFina κατέχουν τρία διυλιστήρια η καθεμία (η Elf στην περιφέρεια του Παρισιού, στην περιφέρεια της Λυών και στην περιφέρεια της Nantes· η TotalFina στη Dunkerque, στη vallée de la Seine και στη λίμνη Berre). Η Shell, η Esso και η BP/Mobil κατέχουν από δύο η καθεμία, τα οποία βρίσκονται στη vallée de la Seine και στη λίμνη Berre. Τέλος, πρέπει να προστεθεί το διυλιστήριο του Reichstett στην Αλσατία το οποίο κατέχει η Shell μέχρι ποσοστού 65%, η TotalFina μέχρι 8% και η Elf μέχρι 10%.

- (13) Η Γαλλία είναι εισαγωγέας πετρελαιοειδών προϊόντων και διαθέτει υποδομή που επιτρέπει την εισαγωγή και την αποθήκευση ποσοτήτων πολύ σημαντικότερων από τις τρέχουσες. Εισαγόμενα προϊόντα αγοράζονται σε γενικές γραμμές στην αγορά cargo της Βόρειας Θάλασσας ή της Μεσογείου βάσει τιμών της αγοράς όπως εκείνες του Platt. Η Γαλλία είναι καθαρός εισαγωγέας πετρελαίου κίνησης και καθαρός εξαγωγέας βενζίνης.
- (14) Η εκφόρτωση των εισαγόμενων προϊόντων λαμβάνει χώρα στις λεγόμενες εισαγωγικές αποθήκες. Οι εισαγωγικές αποθήκες και τα διυλιστήρια αποτελούν πηγές διυλισμένων προϊόντων. Κατά κανόνα συνδέονται με μαζικά μέσα μεταφοράς (στο σύνολο σχεδόν των περιπτώσεων των πετρελαιοαγωγών και σε μικρότερο βαθμό τρένα και φορτηγίδες) που επιτρέπουν την προώθηση των διυλισμένων προϊόντων σε ολόκληρη την επικράτεια. Τα προϊόντα πωλούνται στη συνέχεια από τις λεγόμενες αποθήκες σύνδεσης, πιο περιορισμένων διαστάσεων από τις εισαγωγικές αποθήκες, που επιτρέπουν αποθήκευση πλησίον των σημείων λιανικής πώλησης (πρατήρια καυσίμων) προς τα οποία μεταφέρονται με φορτηγά τα προϊόντα. Τα διυλιστήρια και οι εισαγωγικές αποθήκες εξυπηρετούν και τον τυπικό εφοδιασμό.
- (15) Στη Γαλλία υπάρχουν τέσσερα συστήματα πετρελαιοαγωγών.
- (16) Το σύστημα πετρελαιοαγωγών Trapil (το οποίο κατέχει η ομόνυμη εταιρεία) τροφοδοτείται από τα τέσσερα διυλιστήρια της vallée de la Seine και από τις εισαγωγικές αποθήκες της Havre (ελέγχεται από την εταιρεία Βιομηχανική και Ναυτιλιακή Εταιρεία - Compagnie Industrielle et Maritime (CIM) και της Ρουέν (που ελέγχεται από την εταιρεία Compagnie Parisienne des Asphaltes - CPA). Επιπλέον, η ίδια η Basse Seine προμηθεύει την παρισινή περιφέρεια και τις περιφέρειες της Ορλεάνης, της Tours και της Caen. Ο Trapil εφοδιάζει επίσης με διυλισμένα προϊόντα τον πετρελαιοαγωγό Donges-Melun-Metz (DMM), ο οποίος μεταφέρει τα εν λόγω προϊόντα στα ανατολικά της Γαλλίας.
- (17) Ο πετρελαιοαγωγός SPMR τροφοδοτείται από τα τέσσερα διυλιστήρια της λίμνης Berre (Esso, BP/Mobil, Shell και TotalFina), από το διυλιστήριο της Feyzin (Elf, περιφέρεια της Λυών) και από την εισαγωγική αποθήκη της Αποθήκες Πετρελαιοειδών του Fos (DP Fos). Συνδέει τα εν λόγω διυλιστήρια με την περιφέρεια της Λυών, την Κυανή Ακτή και, μέσω του αλπικού κλάδου, με την Ελβετία.
- (18) Ο πετρελαιοαγωγός DMM τροφοδοτείται από το διυλιστήριο της Donges (Elf) και από την εισαγωγική αποθήκη της Donges την οποία διατηρεί η SFDM (η οποία ελέγχεται επίσης από την Elf, βλ. παράγραφο 134) και το διυλιστήριο του Grandpuits. Ο DMM συνδέεται με τον Trapil (Levesville και Champreaux), αλλά η σύνθεση αυτή δεν επιτρέπει την επαναφορά των προϊόντων προς την παρισινή περιφέρεια (η διακίνηση των διυλισμένων προϊόντων γίνεται από δυσμάς προς ανατολάς). Τα σημεία άφιξης είναι οι αποθήκες του Mans ή του Saint-Gervais, η Ferté Allais (SFDM), το Grandpuits (διυλιστήριο Elf) και οι αποθήκες του Châlons-sur-Marne και του Saint Baussant (σύνδεση με τον πετρελαιοαγωγό του Οργανισμού Κοινής Άμυνας - Organisation de la Défense Commune (ODC)).
- (19) Ο πετρελαιοαγωγός ODC ανήκει στο NATO. Η διαχείρισή του γίνεται από τον Trapil. Οι πετρελαιοαγωγοί ODC χρησιμοποιούνται ελάχιστα λόγω παλαιάς κατασκευής. Ενδέχεται να εκσυγχρονιστεί το μέρος του πετρελαιοαγωγού που τροφοδοτεί το Στρασβούργο με προοπτική τη διακοπή της λειτουργίας του διυλιστηρίου του Reichstett. Με στόχο τη μέγιστη δυνατή εκμετάλλευση των εξόδων των

διυλιστηρίων της Dunkerque και της Νορμανδίας, η TotalFina πραγματοποίησε επενδύσεις εκσυγχρονισμού στο τμήμα που συνδέει τη Dunkerque με το Cambrai (σταθμοί άντλησης). Ο νέος σταθμός άντλησης βρίσκεται στο διυλιστήριο της TotalFina στη Dunkerque (δικαίωμα ιδιωτικής χρήσης).

- (20) Μετά τη μεταφορά τους μέσω πετρελαιαγωγού, ή σε πιο σπάνιες περιπτώσεις με ποταμόπλοια ή τρένο, διυλισμένα προϊόντα αποθηκεύονται στις επονομαζόμενες αποθήκες σύνδεσης από τις οποίες παραδίδονται είτε στους λιανοπωλητές, είτε στους τελικούς καταναλωτές.
- (21) Με τον όρο "αλυσίδα εφοδιασμού" νοείται η διαδοχή των διαφόρων σταδίων διανομής από το διυλιστήριο μέχρι το λιανοπωλητή.

### **1.3. Πώληση των διυλισμένων προϊόντων μέσω δικτύου και εκτός δικτύου**

- (22) Προκειμένου να περιοριστούν οι δαπάνες μεταφοράς με πλοία, τα διυλισμένα προϊόντα που πωλούνται στη Γαλλία προέρχονται σε γενικές γραμμές από τα γαλλικά διυλιστήρια. Η υπόλοιπη ποσότητα εξάγεται ή εισάγεται μέσω φορτηγών πλοίων μεγάλης χωρητικότητας. Τα καύσιμα ή άλλα τελικά προϊόντα τα οποία παράγονται από διυλιστήριο είτε εντάσσονται στο ενοποιημένο δίκτυο λιανικής πώλησης του παραγωγού, είτε πωλούνται χονδρικά (ο τρόπος αυτός ονομάζεται και εκτός δικτύου) στους λιανοπωλητές, διαπραγματευτές ή σημαντικούς τελικούς πελάτες ή ακόμη ανταλλάσσονται με άλλους επιχειρηματίες διυλιστηρίων. Οι χονδρέμποροι και οι λιανοπωλητές προμηθεύονται διυλισμένα προϊόντα κατά προτίμηση σε τοπικό επίπεδο από αποθήκη ή από διυλιστήριο.
- (23) Σε προηγούμενες αποφάσεις της, η Επιτροπή όρισε διάφορες αγορές που συνδέονται με τα διυλισμένα προϊόντα σε επίπεδο χονδρικής και λιανικής πώλησης. Όρισε συγκεκριμένα μία αγορά λιανικής πώλησης καυσίμων (βενζίνη και πετρέλαιο ντίζελ) γενικά και στους αυτοκινητοδρόμους πιο συγκεκριμένα, καθώς και λιανικής πώλησης πετρελαίου θέρμανσης. Πλην της πώλησης καυσίμων στους αυτοκινητοδρόμους, η πράξη δεν θα μεταβάλει άμεσα τα ανταγωνιστικά δεδομένα στην αγορά λιανικής πώλησης λόγω της ανταγωνιστικής πίεσης που ασκούν τα μεγάλα και μεσαίου μεγέθους καταστήματα (GMS). Πράγματι, συν τω χρόνω τα GMS απέκτησαν συλλογική θέση της τάξης του 50% της αγοράς. Η TotalFina/Elf θα έχει, με τη σειρά της, συνδυασμένο μερίδιο αγοράς [20-30%]\*.
- (24) Εντούτοις, η μόνιμη και ανταγωνιστική παρουσία διυλισμένων προϊόντων εν γένει στη λιανική πώληση εξαρτάται στενά από την υποδομή εφοδιασμού που διατίθεται για τις προμήθειες. Έτσι, τα GMS που αποτελούν σημαντικούς ανταγωνιστές σε επίπεδο λιανικής πώλησης καυσίμων επιδίωξαν να εξασφαλίσουν πρόσβαση σε τρία στοιχεία της αλυσίδας εφοδιασμού (εισαγωγικές αποθήκες, πετρελαιαγωγοί και αποθήκες σύνδεσης). Είναι επίσης σε θέση να επιλέξουν μεταξύ δύο εναλλακτικών λύσεων: 1) να ζητούν τοπικές παραδόσεις από τους επιχειρηματίες των διυλιστηρίων (που, εν ανάγκη, αναλαμβάνουν και τη μεταφορά του προϊόντος μέχρι τις αποθήκες σύνδεσης που βρίσκονται πλησιέστερα στα πρατήρια καυσίμων των πελατών τους), ή 2) να προμηθεύουν το προϊόν στη διεθνή αγορά (μέσω μιας εισαγωγικής αποθήκης) ή από ένα γαλλικό διυλιστήριο. Στις δύο τελευταίες περιπτώσεις, εξασφαλίζουν οι ίδιες τη μεταφορά είτε με φορτηγά (αν τα πρατήρια καυσίμων που πρόκειται να εφοδιαστούν βρίσκονται κοντά στο διυλιστήριο ή την εισαγωγική αποθήκη), είτε μέσω του συστήματος πετρελαιαγωγών μετά την αποθήκευση "γεινίας" στις αποθήκες σύνδεσης. Χάρη στην επιλογή αυτή, και εκμεταλλευόμενα τον ανταγωνισμό μεταξύ των βιομηχανιών διύλισης, και

συγκεκριμένα των δύο σημαντικότερων, της TotalFina και της Elf, τα καταστήματα μεγάλου και μεσαίου μεγέθους (GMS) κατόρθωσαν να καλλιεργήσουν και να διατηρήσουν την παρουσία τους στην αγορά λιανικής πώλησης καυσίμων.

(25) Ωστόσο, η κοινοποιηθείσα πράξη δεν θα θέσει απλώς τέλος στον ανταγωνισμό μεταξύ της TotalFina και της Elf, αλλά, επιπλέον, εγείρει προβλήματα ανταγωνισμού σε όλα τα προαναφερθέντα επίπεδα εφοδιασμού.

## **2. ΟΙ ΑΓΟΡΕΣ ΕΚΤΟΣ ΔΙΚΤΥΟΥ ΓΙΑ ΤΗ BENZINΗ, ΤΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ NTIZEL ΚΑΙ ΤΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΘΕΡΜΑΝΣΗΣ**

### **2.1. Οι αγορές αναφοράς**

#### *2.1.1. Αγορές προϊόντων*

(26) Με τον όρο "αγορά εκτός δικτύου" νοείται η αγορά από την οποία εφοδιάζονται με καύσιμα, αφενός οι λιανοπωλητές (όπως λ.χ. τα GMS) που δεν είναι ενταγμένοι στα προηγούμενα στάδια, και αφετέρου οι μεγάλοι τελικοί χρήστες (εταιρείες μεταφορών). Στους πωλητές εκτός δικτύου περιλαμβάνονται οι βιομηχανίες διύλισης και έμποροι όπως ο Louis Dreyfus ή ο Cargill. Στην πράξη οι πελάτες μπορούν να αγοράσουν το προϊόν εκτός αποθήκης (σύνδεσης). Όλες οι βιομηχανίες διύλισης έχουν επομένως συμβάσεις "διέλευσης" με τρίτους στις περισσότερες αποθήκες που κατέχουν εν όλω ή εν μέρει. Οι πελάτες μπορεί επίσης να θέλουν να αγοράσουν το προϊόν εκτός διυλιστηρίου ή εκτός εισαγωγικής αποθήκης, είτε για να εφοδιάσουν το δικό τους δίκτυο πρατηρίων καυσίμων που βρίσκονται πλησίον των εν λόγω πηγών εφοδιασμού (στην περίπτωση αυτή το διυλιστήριο ή/και η εισαγωγική αποθήκη χρησιμοποιούνται ως απλή αποθήκη σύνδεσης), είτε διότι επιθυμούν να διαπραγματευτούν την αγορά μεγάλων ποσοτήτων προϊόντων (για παράδειγμα: εισαγωγές μέσω πλοίων) που θα αποθηκευτούν στην εισαγωγική αποθήκη. Στην τελευταία αυτή περίπτωση, μετά την πρόσβαση στις αποθήκες σύνδεσης καθίσταται επιτακτική η πρόσβαση στην υποδομή μαζικής μεταφοράς από την εισαγωγική αποθήκη ή από το διυλιστήριο. Τότε πρόκειται για μίσθωση χωρητικότητας ή διαμετακόμισης· οι βιομηχανίες διύλισης εφαρμόζουν τη μίσθωση χωρητικότητας κατά βούληση σε ορισμένους από τους χώρους εγκατάστασής τους.

(27) Η πώληση εκτός δικτύου εκάστου από τα εξεταζόμενα διυλισμένα προϊόντα (βενζίνη με μόλυβδο και αμόλυβδη, πετρέλαιο κίνησης και πετρέλαιο θέρμανσης), αποτελεί αυτή καθαυτή οικεία αγορά, που διακρίνεται από την πώληση των άλλων προϊόντων εκτός δικτύου. Πράγματι, τα εν λόγω προϊόντα δεν μπορούν από άποψη ζήτησης να υποκαταστήσουν το ένα το άλλο. Δεν υπάρχει εξάλλου ούτε δυνατότητα υποκατάστασης από την πλευρά της προσφοράς, η οποία απαιτεί την προσαρμογή των διυλιστηρίων η οποία εξαρτάται από πολλές άλλες παραμέτρους.

(28) Δεν χρειάζεται να γίνει διάκριση μεταξύ των δύο κατηγοριών πελατών προκειμένου να οριστούν οι οικείες αγορές. Εάν υπήρχε απόκλιση τιμών μεταξύ εκείνων που τιμολογούνται στους μεγάλους τελικούς πελάτες και εκείνων που τιμολογούνται στους πελάτες λιανικής πώλησης ή τους μεταπωλητές, οι τελευταίοι θα επωφελούνταν από τη διαιτησία για να μεταπωλήσουν στους μεγάλους τελικούς πελάτες. Επομένως η διαφορά της τιμής δεν θα ήταν επικερδής για την προσφορά στην αγορά εκτός δικτύου.

(29) Οι αγορές εκτός δικτύου έχουν πρωταρχική σημασία για τη διατήρηση του ανταγωνισμού στην αγορά λιανικής πώλησης διότι η ανταγωνιστική ικανότητα των

μη ενταγμένων λιανοπωλητών εξαρτάται από την ικανότητά τους να εφοδιάζονται με τους ίδιους όρους που εφοδιάζονται οι ενταγμένοι λιανοπωλητές.

### 2.1.2. Γεωγραφική αγορά

- (30) Η γεωγραφική αγορά των πωλήσεων εκτός δικτύου εξαρτάται στενά από τη γεωμορφολογία της αλυσίδας εφοδιασμού στη Γαλλία. Λόγω των δυσχερειών σε επίπεδο υποδομής τις οποίες συνεπάγεται η μεταφορά διυλισμένων προϊόντων μέσω πετρελαιοαγωγού, η αγορά εκτός δικτύου μπορεί να εμφανίζεται με περιφερειακό χαρακτήρα. Οι ποσότητες τελικών προϊόντων που αγοράζονται εκτός διυλιστηρίου ή εκτός εισαγωγικής αποθήκης τις περισσότερες φορές είτε καταναλώνονται πλησίον των εν λόγω αποθηκών ή των διυλιστηρίων, ή μεταφέρονται από τον πωλητή μέσω πετρελαιοαγωγού ή με άλλα μεταφορικά μέσα προς τις αποθήκες σύνδεσης, οι οποίες εφοδιάζουν το δίκτυο πρατηρίων καυσίμων που βρίσκεται στην εγγύς περιοχή. Συνεπώς, οι αποθήκες σύνδεσης είναι κατ' ουσίαν σημεία παράδοσης ενός προϊόντος η διαπραγμάτευση της πώλησης του οποίου γίνεται κατά 25% σε τοπικό και κατά 75% σε περιφερειακό ή εθνικό επίπεδο.
- (31) Η γαλλική υποδομή εφοδιασμού οδηγεί στη διάκριση έξι διαφορετικών γεωγραφικών ζωνών όσον αφορά την αγορά εκτός δικτύου:
- (i) Η νότια ζώνη (Προβηγκία, Midi-Pyrénées) όπου η προμήθεια των προϊόντων γίνεται κατά 90% από τον πετρελαιοαγωγό SPMR, ο οποίος με τη σειρά του εφοδιάζεται από τα διυλιστήρια Berre – Μασσαλίας, και από τις θαλάσσιες εισαγωγές στο Fos<sup>5</sup>.
  - (ii) Η ανατολική ζώνη, η οποία εφοδιάζεται κατά κύριο λόγο από το διυλιστήριο του Reichstett και από τα διυλιστήρια TotalFina του Mardyck (Dunkerque) από τον πετρελαιοαγωγό ODC και από την Elf στη Donges από τον πετρελαιοαγωγό DMM ή τέλος μέσω των φορτηγίδων που πλέουν στον Rhin<sup>6</sup>.
  - (iii) Η βόρεια ζώνη, η οποία κατά κύριο λόγο εφοδιάζεται από το διυλιστήριο TotalFina του Mardyck, καθώς και από την αποθήκη του Féloy (Βέλγιο) που συνδέεται μέσω ιδιωτικού πετρελαιοαγωγού με το διυλιστήριο της TotalFina στην Αμβέρσα, καθώς και μέσω των παράκτιων εισαγωγικών αποθηκών<sup>7</sup>.
  - (iv) Η ζώνη της Νορμανδίας και η παρισινή περιφέρεια, οι οποίες εφοδιάζονται κυρίως από τα διυλιστήρια του Κάτω Σηκουάνα (TotalFina, Shell, Esso και BP), καθώς και από τις διάφορες εισαγωγικές αποθήκες, μέσω του πετρελαιοαγωγού Trapil/LHP, καθώς και από το διυλιστήριο Elf του Grandpuits<sup>8</sup>.

<sup>5</sup> Η νότια περιφέρεια περιλαμβάνει τα ακόλουθα τμήματα/νομούς: 04/05/06/13/83/84/11/30/34/48/66/09/12/31/32/46/65/81/82/2A/2B.

<sup>6</sup> Η ανατολική περιφέρεια περιλαμβάνει τα ακόλουθα τμήματα: 08/10/51/52/54/55/57/88/67/68.

<sup>7</sup> Η βόρεια περιφέρεια περιλαμβάνει τα ακόλουθα τμήματα: 02/60/80/59/62.

<sup>8</sup> Η περιφέρεια Νορμανδίας-παρισινή περιφέρεια περιλαμβάνει τα ακόλουθα τμήματα: 14/50/61/27/76/75/77/78/91/92/93/94/95.

- (v) Η μεγάλη δυτική ζώνη και το κέντρο, που εφοδιάζονται από το διυλιστήριο Elf της Donges μέσω του πετρελαιοαγωγού DMM και μέσω των θαλάσσιων εισαγωγών των ακτών του Ατλαντικού<sup>9</sup>.
- (vi) Η ζώνη Ροδανού-Βουργουνδίας η οποία εφοδιάζεται από το διυλιστήριο Elf του Feyzin (Λυών) και από τον πετρελαιοαγωγό SPMR, από τα διυλιστήρια της λίμνης Berre<sup>10</sup>.
- (32) Η TotalFina εκτιμά ότι η γεωγραφική διάσταση της αγοράς εκτός δικτύου είναι εθνικής εμβέλειας. Πρώτον υπάρχει ροή σημαντικών διυλισμένων προϊόντων από τη μία περιφέρεια στην άλλη και δεύτερον δεν υπάρχει αξιοσημείωτη διαφορά τιμών από τη μία ζώνη στην άλλη.
- (33) Κάθε σημείο εφοδιασμού, είτε πρόκειται για διυλιστήριο είτε για αποθήκη μπορεί να εξυπηρετήσει μία συγκεκριμένη εμπορική περιοχή (*hinterland*), το άνοιγμα της οποίας είναι συνάρτηση των μεταφορικών δαπανών που πρέπει να αναληφθούν για τη δρομολόγηση του προϊόντος προς τον τελικό του προορισμό. Διάφορες εμπορικές περιοχές μπορεί να συμπίπτουν από την άποψη της ζήτησης και να προκαλούν επιπτώσεις όσον αφορά την ομοιογένεια των όρων του ανταγωνισμού. Οι γεωγραφικές αγορές που πρέπει να ληφθούν υπόψη για τη διενέργεια ανταγωνιστικής ανάλυσης μπορούν να συγκεντρώνουν διάφορες εμπορικές περιοχές οι οποίες διασταυρώνονται μεταξύ τους.
- (34) Η TotalFina βασίστηκε κυρίως στην ύπαρξη ροής προϊόντων μεταξύ των περιφερειών οι οποίες προαναφέρθηκαν για να εξηγήσει ότι οι υπόψη αγορές δεν θα μπορούσαν να είναι περιφερειακές. Το διυλιστήριο του Reichstett για παράδειγμα, ρυθμίζει τις τιμές του σε συνάρτηση με τις τιμές εκτός διυλιστηρίου της Dunkerque, της Donges, του Feyzin ή του Fos, λαμβανομένων υπόψη των τιμών μεταφοράς. Οι ροές αυτές οφείλονται στην ύπαρξη πετρελαιοαγωγών οι οποίοι διασχίζουν τις εν λόγω περιφέρειες. Αυτό δεν επιτρέπει τη συμμετοχή στην εν λόγω αγορά, δεδομένου ότι μία τέτοια συμμετοχή προϋποθέτει τη χρήση αποθηκών. Ωστόσο, οι αλληλεπικαλύψεις των εμπορικών περιοχών των αποθηκών φαίνονται περιορισμένες γεωγραφικά και ανεπαρκείς για να συναχθεί το συμπέρασμα ότι μία ενιαία αύξηση των τιμών σε μία συγκεκριμένη περιφερειακή ζώνη δεν θα ήταν επικερδής λόγω της υποκατάστατης προσφοράς που προέρχεται από προσκείμενες περιφέρειες. Επομένως η εξέταση της γεωγραφίας του εφοδιασμού σε κάθε μία από τις έξι προαναφερθείσες περιφέρειες επιτρέπει να εμφανιστούν συστάδες αποθηκών που συναθροίζονται κατά μήκος των πετρελαιοαγωγών και συγκεντρώνονται πέριξ των μεγάλων αστικών περιοχών. Οι εμπορικές περιοχές αυτών των συστάδων δεν καλύπτονται. Φαίνεται λοιπόν ότι ο χώρος αντιπαράθεσης της προσφοράς και της ζήτησης περιορίζεται συνήθως σε μία περιφερειακή επικράτεια σύμφωνα με τα όρια των έξι προαναφερθεισών ζωνών.
- (35) Η TotalFina υποστηρίζει επίσης ότι οι διαφορές μεταξύ των τιμών εκτός δικτύου που εφαρμόζονται σε κάθε μία από τις προαναφερθείσες περιφέρειες θα ήταν απλώς περιθωριακές. Πρέπει ωστόσο να σημειωθεί ότι οι τιμές εκτός δικτύου αποτελούν συνδυασμό της τιμής Platt (αξιολόγηση του φορτίου ενός φορτηγού πλοίου) με τις δαπάνες μεταφοράς και αποθήκευσης. Οι δαπάνες αυτές αντιπροσωπεύουν ένα

<sup>9</sup> Η μεγάλη δυτική-κεντρική περιφέρεια περιλαμβάνει τους ακόλουθους νομούς: 22/2324/29/40/47/35/64/19/23/87/56/16/17/79/86/18/28/36/37/41/45/44/49/53/72/85.

<sup>10</sup> Η περιφέρεια Ροδανού-Βουργουνδίας περιλαμβάνει τους ακόλουθους νομούς: 21/58/71/89/25/39/70/90/01/07/26/38/42/69/73/74/03/15/43/63.



ελάχιστο ποσοστό της τιμής Platt, πράγμα που εξηγεί τις ισχνές διαφορές που παρατηρούνται από τη μία περιφέρεια στην άλλη. Ωστόσο, για τα διυλισμένα προϊόντα υπάρχουν δύο τιμές Platt: μία για τη Βόρεια Θάλασσα και μία για τη Μεσόγειο. Επίσης, η TotalFina εφαρμόζει εσωτερικές τιμές εκτός δικτύου βάσει τεσσάρων περιφερειών που ορίζονται βάσει των γαλλικών κέντρων διύλισης.

- (36) Υπάρχουν επομένως ενδείξεις βάσει των οποίων η γεωγραφική αγορά θα μπορούσε να έχει περιφερειακή διάσταση. Δεν αποκλείεται ωστόσο το ενδεχόμενο να έχει εθνική εμβέλεια. Από τα δεδομένα που έχει συγκεντρώσει η Επιτροπή προκύπτει ότι το μεγαλύτερο μέρος των αγορών στην αγορά εκτός δικτύου πραγματοποιείται εκτός διυλιστηρίου ή εκτός εισαγωγικής αποθήκης (75%). Εξάλλου, οι κυριότεροι παράγοντες της εν λόγω αγοράς έχουν εθνική παρουσία. Τα GMS ξεκινούν τη διαδικασία πρόσκλησης υποβολής προσφορών σε εθνικό επίπεδο για ποσότητες διυλισμένων προϊόντων που θα παραδίδονται σε καθορισμένα σημεία της επικράτειας. Είθισται οι βιομηχανίες διύλισης να υποβάλουν καθημερινά προσφορές στα καταστήματα μεγάλου και μεσαίου μεγέθους (GMS) βάσει τιμών που υπολογίζονται με αναφορά στην αξιολόγηση Platt (αξιολόγηση των διυλισμένων προϊόντων στη διεθνή αγορά) στην οποία προστίθενται, αναλόγως των σημείων παράδοσης τα μεταφορικά έξοδα καθώς και ένα περιθώριο για τη βιομηχανία διύλισης.
- (37) Συνεπώς, μπορεί να παραμείνει ανοικτός ο ορισμός της σχετικής γεωγραφικής αγοράς δεδομένου ότι δεν τροποποιεί την ανταγωνιστική ανάλυση.

### *2.1.3. Σημαντικό μέρος της κοινής αγοράς*

- (38) Κάθε μία από τις έξι προαναφερθείσες ζώνες, λόγω της γεωγραφικής τους διάστασης και του χαρακτήρα των εξεταζόμενων προϊόντων, τα οποία είναι εν μέρει εισαγόμενα, αποτελεί σημαντικό μέρος της κοινής αγοράς.

## **2.2. Αξιολόγηση**

### *2.2.1. Τρέχουσα κατάσταση του ανταγωνισμού*

- (39) Όπως φαίνεται από την προαναφερθείσα περιγραφή των έξι περιφερειακών ζωνών, η TotalFina και η Elf κατέχουν συμμετρικές και συμπληρωματικές θέσεις στη γαλλική αγορά. Η ισορροπία αυτής της σχέσης ευνόησε την ανταγωνιστικότητα μεταξύ των δύο ομίλων που αποτέλεσε την κινητήρια δύναμη του ανταγωνισμού στις γαλλικές αγορές καυσίμων.
- (40) Σύμφωνα με την TotalFina, η TotalFina και η Elf αντιπροσωπεύουν από κοινού [45-55%]\* των ποσοτήτων βενζίνης που διατίθενται στην αγορά βενζίνης εκτός δικτύου, μία αγορά που είχε ανέκαθεν εξαγωγικό χαρακτήρα. Επίσης, ο συνδυασμένος φορέας αντιστοιχεί στο [45-55%]\* των ποσοτήτων πετρελαίου κίνησης που διατίθενται για την αγορά εκτός δικτύου, μία παραδοσιακή εισαγωγική αγορά. Ο παρακάτω πίνακας παρουσιάζει εκτιμήσεις των μεριδίων αγοράς όπως τα έχει υπολογίσει η Επιτροπή βάσει των πληροφοριών που συγκέντρωσε κατά την έρευνα αγοράς που διενήργησε.

Εθνική αγορά :	TotalFina	Elf	Συνδυασμένος φορέας	Βιομηχανία διύλισης Α	Βιομηχανία διύλισης Β	Βιομηχανία διύλισης Γ	Λοιποί
Βενζίνη εκτός δικτύου	[30-40%]*	[25-35%]*	[50-60%]*	10-20%	10-20%	10-20%	<5%
Πετρέλαιο κίνησης εκτός δικτύου	[35-45%]*	[15-25%]*	[45-55%]*	10-20%	10-20%	10-20%	<5%
Πετρέλαιο θέρμανσης εκτός δικτύου	[25-35%]*	[15-25%]*	[45-55%]*	10-20%	10-20%	10-20%	<5%

Πηγή: Έντυπο CO και απαντήσεις στα ερωτηματολόγια της Επιτροπής

- (41) Από την άποψη της ζήτησης, οι αγορές καυσίμων εκτός δικτύου χαρακτηρίζονται κατά την τελευταία δεκαπενταετία από την εμφάνιση των GMS. Ωστόσο, τα GMS αναφέρουν ότι η παρουσία τους εξακολουθεί να είναι περιορισμένη στις αγορές λιανικής πώλησης πετρελαίου θέρμανσης (που ονομάζεται επίσης FOD), καθώς και του υγραερίου κίνησης. Ένας από τους λόγους που αναφέρθηκαν στην Επιτροπή είναι ότι η Elf και η TotalFina έχουν μέχρι σήμερα προμηθεύσει τα GMS με πολύ περιορισμένες ποσότητες των δύο αυτών προϊόντων. Πρέπει επίσης να αναφερθούν από την άποψη της ζήτησης οι άλλοι ανεξάρτητοι μεταπωλητές, όπως η Bolloré, Dyneff ή Avia (Thévenin-Ducrot και Picoty). Η Bolloré δραστηριοποιείται σε όλες τις αγορές εκτός δικτύου, καθώς και στη λιανική πώληση πετρελαίου θέρμανσης. Η Dyneff κατέχει ένα δίκτυο πρατηρίων καυσίμων στο νότιο τμήμα της Γαλλίας. Η Avia είναι κοινή επωνυμία που συγκεντρώνει ένα συγκεκριμένο αριθμό ανεξάρτητων μεταπωλητών στην Ευρώπη.

#### 2.2.2. Επιπτώσεις της συγκέντρωσης

- (42) Το σχέδιο εξαγοράς της Elf από την TotalFina θέτει εκ νέου σε αμφισβήτηση όλα τα στοιχεία που επέτρεπαν την ύπαρξη μιας ανταγωνιστικής αγοράς εκτός δικτύου (και επομένως μιας αγοράς λιανικής πώλησης). Η συγχώνευση θα επιτρέψει στην TotalFina/Elf να ελέγχει καθέναν από τους κρίκους της αλυσίδας εφοδιασμού και διανομής καυσίμων. Με την εξάλειψη της ανταγωνιστικότητας μεταξύ των δύο βιομηχανιών διύλισης, ο νέος φορέας θα αποτελέσει σημείο αναπόφευκτης διέλευσης για όλους τους άλλους επιχειρηματίες στις αγορές εκτός δικτύου (ανταγωνιστές - βιομηχανίες διύλισης ή πελάτες - μεταπωλητές). Ο συνδυασμός της θέσης αυτής στη διύλιση και της αποφασιστικής παρουσίας στη λογιστική διανομή θα προκαλέσει κυκλοφοριακές συμφορήσεις που θα καταστήσουν δυσχερέστερη ή πλέον πολυέξοδη την πρόσβαση στο προϊόν των μη ενταγμένων επιχειρήσεων, όπως τα GMS ή οι ανεξάρτητοι επιχειρηματίες.

- Ανάλυση της προσφοράς: έλεγχος των πηγών ανεφοδιασμού

- (43) Μετά τη συγχώνευση, η TotalFina/Elf θα ελέγχει το [45-55%]\* του γαλλικού διυλιστικού δυναμικού.

### Διυλιστικό δυναμικό στη Γαλλία

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

Πηγή : TotalFina

- (44) Η TotalFina/Elf θα ελέγχει επίσης το [50-60%]\* (σε δυναμικό) των αποθηκών εισαγωγής. Το ποσοστό αυτό αποτελεί χαμηλότερη εκτίμηση του πραγματικού ελέγχου της TotalFina. Πράγματι, προϋποθέτει ότι η αποθήκη του Frontignan (σημαντικού δυναμικού επί χάρτου), τον έλεγχο της οποίας ασκεί η BP, είναι μια αποθήκη που ασκεί πραγματικό ανταγωνισμό στην αγορά. Η έρευνα της αγοράς την οποία διενήργησε η Επιτροπή οδηγεί σε αμφισβήτηση της βιωσιμότητας της εν λόγω αποθήκης. Πράγματι, όπως διαπίστωσε και η γαλλική αρχή που είναι αρμόδια για τον ανταγωνισμό, η κινητικότητα του Frontignan είναι πολύ ισχνή και δεν θεωρείται ανταγωνιστική. [...] Καθιστώντας ανενεργό το Frontignan, το σύνολο του δυναμικού που βρίσκεται υπό τον έλεγχο της TotalFina/Elf θα ανέλθει στο [55-65%]\*. Ο υπολογισμός των ποσοστών αυτών περιλαμβάνει το δυναμικό των αποθηκών στις οποίες ο συνδυασμένος φορέας TotalFina/Elf θα μπορεί να ασκήσει αποκλειστικό έλεγχο ή έλεγχο από κοινού.
- (45) Το δυναμικό που ελέγχει η TotalFina/Elf σε πηγές ανεφοδιασμού (διυλιστήρια και εισαγωγικές αποθήκες) ανά περιφέρεια, παρέχει τα ακόλουθα αριθμητικά στοιχεία: τα αναφερόμενα ποσοστά αντιπροσωπεύουν το μερίδιο της TotalFina/Elf σε κάθε μία από τις πηγές εφοδιασμού, ενώ για κάθε περιοχή λαμβάνεται υπόψη το συνολικό δυναμικό των διυλιστηρίων.

	Βορράς	Νορμανδία Περιφέρεια του Παρισιού	Μεγάλη Δυτική Κεντρική Περιφέρεια	Ανατολικά	Νότια	Ροδανός Βουργουνδί α
Διυλιστήρια του Κάτω Σηκουάνα	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Διυλιστήρια της λίμνης Berre	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Donges	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Mardyck	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Reichstett	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Grandpuits	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Feyzin	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
<b>Διυλιστήρια</b>	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
<b>Εισαγωγικές αποθήκες</b>	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*

Πηγή: Έντυπο CO.

- (46) Επί των 20 εισαγωγικών αποθηκών που βρίσκονται στο γαλλικό έδαφος, μόνον οι 7 θα ελέγχονται από τρίτους: η CPA Dunkerque (Βορράς), η CPA Ρουέν (Νορμανδία-Περιφέρεια Παρισιού), η CPA StockBrest (Μεγάλη Δυτική-Κεντρική Περιφέρεια), η Picoty La Pallice (Μεγάλη Δυτική-Κεντρική Περιφέρεια), η Shell Pauillac (Μεγάλη Δυτική-Κεντρική Περιφέρεια), η EPG Ambès (Μεγάλη Δυτική-Κεντρική Περιφέρεια) και η Mobil Frontignan (Μεσόγειος).
- (47) Πρέπει, ωστόσο, να διευκρινιστεί ότι η TotalFina/Elf θα διαθέτει αναστέλλουσα μειωρηφία 38% στην CPA, καθώς και δικαιώματα προτίμησης επί των ικανοτήτων αποθεματοποίησης. Εξάλλου, η Shell Pauillac είναι κέντρο εκφόρτωσης πλοίων και προσωρινής αποθήκευσης που δεν είναι εξοπλισμένο με εγκατάσταση φόρτωσης φορτηγών. Στη συνέχεια, τα προϊόντα αποστέλλονται στην DPA Ambès (αποθήκη την οποία ελέγχει η TotalFina/Elf) όπου διενεργούνται πράξεις φόρτωσης των φορτηγών. Εξάλλου, η EPG Ambès αντιμετωπίζει διαρθρωτικά προβλήματα (το μέγεθος της αποθήκης δεν αρκεί για να ανταποκριθεί στη ζήτηση και είναι τοποθετημένη σε άσχημο σημείο). Όσον αφορά την περιφέρεια της Αλσατίας, κρίνεται σκόπιμο να επισημανθεί ότι οι επονομαζόμενες εισαγωγικές αποθήκες στην εν λόγω περιφέρεια έχουν, στην πραγματικότητα, λειτουργία "παράκτιων" αποθηκών ή αποθηκών σύνδεσης. Μπορούν να υποδεχτούν μόνο μικρά ποταμόπλοια τα οποία εξαρτώνται από τα απρόοπτα της ναυσιπλοΐας στο Ρήνο. Μόνο η αποθήκη του Picoty στη La Pallice θα ήταν σε θέση να ασκήσει ανταγωνιστική πίεση με πλήρη ανεξαρτησία προκειμένου να εισαγάγει διυλισμένα προϊόντα. Ωστόσο, πολύ πρόσφατα, η TotalFina συνήψε σύμβαση μίσθωσης [...] στην εν λόγω αποθήκη [...]\*.
- (48) Πρέπει να σημειωθεί ότι για λόγους περιβαλλοντικών ρυθμίσεων, καθώς και για οικονομικούς λόγους, είναι πρακτικά αδύνατη η κατασκευή νέων εισαγωγικών αποθηκών. Η επέκταση μιας εισαγωγικής αποθήκης είναι δυνατή προκειμένου να προσαρμόσει την ικανότητά της στις ανάγκες της περιοχής. Αυτό δεν αποτελεί ωστόσο λύση στον κορεσμό των εισαγωγικών αποθηκών. Η πραγματική ικανότητα των τελευταίων εξαρτάται από το βαθμό χρησιμοποίησης της αποβάθρας (μία εισαγωγική αποθήκη θεωρείται ότι εμφανίζει κορεσμό από τη στιγμή που η αποβάθρα της χρησιμοποιείται άνω του 50% του χρόνου). Επομένως, πιθανότατα η κατάσταση θα παραμείνει και στο μέλλον έτσι όπως εμφανίζεται σήμερα.
- (49) Έκαστος των ανταγωνιστών της TotalFina/Elf κατέχει αρκετά ισχνό ποσοστό εισαγωγικών αποθηκών. Αυτό οφείλεται στη μειωρηφική συμμετοχή τους σε αρκετές εισαγωγικές αποθήκες.
- (50) Στην απάντηση της στην κοινοποίηση αιτιάσεων, η TotalFina εξηγεί ότι θα διατηρήσει, είτε μέσω άλλων βιομηχανιών διύλισης που δραστηριοποιούνται στη Γαλλία ή μέσω του δυναμικού των ανεξάρτητων εισαγωγικών αποθηκών του νέου ομίλου, πολύ σημαντικές διαθέσιμες ποσότητες προϊόντων που θα επιτρέψουν την κάλυψη του συνόλου των αναγκών της πελατείας της αγοράς εκτός δικτύου. Αυτό θα καθιστούσε μη αποδοτική την επίδειξη ισχύος στην αγορά εκ μέρους της TotalFina/Elf.
- (51) Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι οι υπολογισμοί τους οποίους πραγματοποίησε η TotalFina εμφανίζουν τρία σημαντικά σφάλματα ανάλυσης. Αρχικά, ο υπολογισμός που πραγματοποίησε η TotalFina υπερεκτιμά τις εισαγωγικές ικανότητες διυλισμένων προϊόντων θεωρώντας δεδομένη μία ροή προϊόντων στις εισαγωγικές αποθήκες ανώτερη από την ανθρωπίνως εφικτή. Η Επιτροπή αμφισβητεί ότι αυτό το είδος κινητικότητας μπορεί να επιτύχει τα θεωρητικά επίπεδα (είδος

κινητικότητας 10) που ανέφεραν τα μέρη. Πράγματι, οι περισσότερες εισαγωγικές αποθήκες λειτουργούν σήμερα από [...] \* φορές το χρόνο (με εξαίρεση τις αποθήκες του Στρασβούργου/Mulhouse που λειτουργούν [...] \* φορές το χρόνο) και δεν μπορούν να υπερβούν αύξηση κατά [...] \* (θεωρείται εξάλλου ότι στην πράξη ορισμένες αποθήκες [...] \* είναι κορεσμένες). Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι οι μορφές κινητικότητας δεν θα φτάσουν τα θεωρητικά επίπεδα στα οποία έχει βασίσει τους υπολογισμούς της η TotalFina.

- (52) Στη συνέχεια, πρόκειται για μέσα επί του συνόλου των προϊόντων (αμόλυβδη 95, αμόλυβδη 98, ντίζελ και πετρέλαιο θέρμανσης) που πωλούνται στις αγορές εκτός δικτύου. Ωστόσο, η γαλλική αγορά είναι από διαρθρωτική άποψη εισαγωγέας ντίζελ και πετρελαίου θέρμανσης (που ονομάζονται μαζί αποστάγματα). Αντιθέτως, η γαλλική αγορά είναι από διαρθρωτική άποψη εξαγωγέας βενζίνης.
- (53) Τέλος, παίρνοντας την υπόθεση περιφερειακού ορισμού των αγορών, πρόκειται για μέσες τιμές επί του συνόλου του γαλλικού εδάφους και οι συνθήκες διαφέρουν από τη μία περιφέρεια στην άλλη.
- (54) Αν εξαιρεθούν τα προαναφερθέντα, είναι δύσκολο να κατανοηθεί με ποιο τρόπο θα μπορούσε η διαθεσιμότητα παρόμοιων εισαγόμενων ποσοτήτων να εμποδίσει την TotalFina/Elf να ενεργήσει με ανεξάρτητο τρόπο στην αγορά. Ακόμη και αν ένας εισαγωγικός θερμαντικός σταθμός μπορούσε να δεχτεί τέσσερις φορές περισσότερα προϊόντα σε σχέση με αυτά που δέχεται σήμερα, παραμένει το ερώτημα ποια περιφέρεια θα μπορούσε να τροφοδοτήσει η εν λόγω αποθήκη. Εάν ο εν λόγω τερματικός σταθμός δεν συνδέεται με πετρελαιοαγωγό ή με άλλο μέσο μαζικής μεταφοράς, η τροφοδοτούμενη περιφέρεια θα περιοριζόταν σε μέγιστη ακτίνα 150 χλμ.
- (55) Μετά τη διόρθωση του πραγματικού δυναμικού των εισαγωγικών αποθηκών, η κάλυψη της γαλλικής ζήτησης από τις ανταγωνίστριες βιομηχανίες διύλισης και από τις ανεξάρτητες εισαγωγικές αποθήκες στις αγορές εκτός δικτύου πέφτει στο [50-60%]\*. Συνεπώς, η TotalFina/Elf θα ήταν αναπόφευκτος εταίρος για την προμήθεια του 40 έως 50% της γαλλικής αγοράς, ενώ σήμερα προμηθεύει το [50-55%]\*. Σε περίπτωση που η TotalFina/Elf προχωρούσε σε αύξηση των τιμών της, θα διακινδύνευε να χάσει το ένα πέμπτο των πωλήσεών της εκτός δικτύου (η απώλεια του κύκλου εργασιών θα μπορούσε εξάλλου να αντισταθμιστεί με αύξηση των περιθωρίων). Αλλά οι ανταγωνιστές που δεν είναι ενταγμένοι στο επίπεδο της αγοράς λιανικής πώλησης θα αντιμετώπιζαν κατ' ανάγκη αύξηση των εξόδων εφοδιασμού, πράγμα που θα κατέληγε σε αύξηση της ανταγωνιστικότητας των βιομηχανιών διύλισης στην αγορά λιανικής πώλησης.

- Έλεγχος της αλυσίδας εφοδιασμού

*Οι πετρελαιοαγωγοί*

- (56) Η TotalFina/Elf θα ελέγχει τη διαχείριση τριών σημαντικών πετρελαιοαγωγών που εξυπηρετούν τη γαλλική επικράτεια (Trapil, DMM και SPMR). Επίσης, θα είναι ο κυριότερος χρήστης του πετρελαιοαγωγού του Βορρά που συνδέει το Βορρά με την ανατολική ζώνη της Γαλλίας όπου διαθέτει ιδιωτικές εγκαταστάσεις άντλησης και

ελέγχει την πρόσβαση των εισαγωγικών αποθηκών στον εν λόγω αγωγό (δυλιστήριο Total στην Dunkerque). Η εταιρεία που θα προκύψει από τη συγκέντρωση θα ελέγχει επίσης τη μοναδική αποθήκη του Στρασβούργου με απευθείας πρόσβαση<sup>11</sup> στον πετρελαιοαγωγό του Νότου (Μεσόγειος - Στρασβούργο).

- (57) Ο έλεγχος των πετρελαιοαγωγών επιτρέπει τον έμμεσο έλεγχο όλων των εγκαταστάσεων αποθεματοποίησης που εφοδιάζονται από τον πετρελαιοαγωγό είτε από άποψη ποιότητας παροχής (ποσόστωση, διαχείριση προτεραιοτήτων, μεταφορά ειδικών προϊόντων) είτε όσον αφορά το απόρρητο των εμπορικών συναλλαγών μεταξύ επιχειρήσεων. Εξάλλου, παρέχει αξιοσημείωτες πληροφορίες σχετικά με την εμπορική δραστηριότητα των ανταγωνιστών (διακίνηση) στις αγορές εκτός δικτύου.
- (58) Εξάλλου, τα τιμολόγια ορισμένων από τους προαναφερθέντες πετρελαιοαγωγούς επιφυλάσσουν προνομιακή μεταχείριση στους σημαντικούς χρήστες μέσω ενός μηχανισμού εκπτώσεων επί των μεταφερόμενων ποσοτήτων. Επίσης, σε περίπτωση κορεσμού, οι ποσότητες διατίθενται βάσει της προγενέστερης χρήσης, πράγμα που ενισχύει τις κεκτημένες θέσεις.
- (59) Η TotalFina υποστηρίζει ότι οι αξιόλογες συμμετοχές της στους τρεις κυριότερους γαλλικούς πετρελαιοαγωγούς δεν θα την καταστήσουν ισχυρότερη στην αγορά. Δεδομένης της κατάστασης των γαλλικών πετρελαιοαγωγών, η κατοχή στοιχείων ενεργητικού δεν θα αποτελέσει εχέγγυο προνομιακής χρήσης. Τα τιμολόγια θα δημοσιοποιούνται, θα είναι διαφανή και δεν θα εμπεριέχουν διακρίσεις. Επιπλέον, οι επιχειρήσεις που τα εκμεταλλεύονται θα δρουν υπό τον έλεγχο των κυβερνητικών επιτρόπων οι οποίοι παρίστανται στα διοικητικά συμβούλια των τριών αυτών πετρελαιοαγωγών.
- (60) Η ύπαρξη ενός εθνικού κανονισμού που σκοπό έχει να διασφαλίσει ότι χρησιμοποιείται μία υποδομή στρατηγικής σημασίας σύμφωνα με το δημόσιο συμφέρον δεν απαλλάσσει την Επιτροπή από την υποχρέωσή της να αποφεύγει, βάσει του κοινοτικού δικαίου, τη δημιουργία δεσπόζουσας θέσης. Τούτο, ωστόσο, δεν ισχύει αφού ο εν λόγω κανονισμός έχει γενικό χαρακτήρα και δεν αποσκοπεί συγκεκριμένα στην εξασφάλιση της στήριξης των κανόνων ανταγωνισμού.
- (61) Οι εν λόγω εκτιμήσεις εφαρμόζονται στον έλεγχο που ασκούν οι επίτροποι της γαλλικής κυβέρνησης. Ο έλεγχος αυτός δεν εστιάζεται στο δίκαιο περί ανταγωνισμού ούτε επεκτείνεται σε γνήσιο και απλό έλεγχο των τιμών και των ποσοτήτων. Θα μπορούσε επομένως να αφήσει αρκετό περιθώριο ελιγμών στις επιχειρήσεις που εκμεταλλεύονται τους πετρελαιοαγωγούς προκειμένου να ασκήσουν έλεγχο στην αγορά. Εξάλλου, οι αποφάσεις που λαμβάνουν οι εταιρείες που διαχειρίζονται τους πετρελαιοαγωγούς και οι οποίες θα μπορούσαν να έχουν αρνητική επίπτωση επί του ανταγωνισμού στην αγορά εκτός δικτύου ή στην αγορά μεταφοράς δυλισμένων προϊόντων μέσω πετρελαιοαγωγού δεν λαμβάνονται κατ' ανάγκη σε επίπεδο διοικητικών συμβουλίων.
- (62) Στο σημείο αυτό θα μπορούσε να αναφερθεί η γνώμη που διατύπωσε το Γαλλικό Συμβούλιο Ανταγωνισμού<sup>12</sup> ως συνέχεια της προσφυγής που κίνησε ο Total κατά του διορισμού της SFDM ως διαχειρίστριας του DMM. Στη γνώμη αυτή, το

---

<sup>11</sup> Η σύνδεση των υπόλοιπων αποθηκών του Στρασβούργου με τον πετρελαιοαγωγό της Μεσογείου φαίνεται τεχνικά δυνατή, με την προϋπόθεση ότι η TotalFina θα χορηγήσει δικαίωμα διάβασης σε έδαφος που της ανήκει.

<sup>12</sup> Γνώμη της 28ης Σεπτεμβρίου 1993 Συμβούλιο Ανταγωνισμού.

Συμβούλιο δεν στηρίζεται ούτε στην εξεταζόμενη κανονιστική νομοθεσία ούτε στην παρουσία κυβερνητικών επιτρόπων για να αποκλείσει τον κίνδυνο δημιουργίας προβλήματος ανταγωνισμού. Η Επιτροπή εκτιμά ότι ούτε η ίδια θα μπορούσε να βασιστεί στην απλή παρουσία κυβερνητικών επιτρόπων για να αποκλείσει τη δημιουργία ή την ενίσχυση δεσπόζουσας θέσης.

- (63) Σύμφωνα με τους τρίτους ενδιαφερόμενους με τους οποίους διαβουλευτήκε η Επιτροπή, οι κανονιστικές διατάξεις που διέπουν τις ενέργειες των διαχειριστών των πετρελαιοαγωγών δεν παρέχουν επαρκείς εγγυήσεις όσον αφορά τον καθορισμό των τιμολογίων και τη χρήση του δυναμικού. Η TotalFina/Elf, στο καθένα από τα εν λόγω συστήματα πετρελαιοαγωγών, θα είναι ο ελέγχων μέτοχος και ταυτόχρονα, μακράν των λοιπών, ο κυριότερος πελάτης - χρήστης. Όπως δήλωσαν ορισμένοι πελάτες, η TotalFina/Elf θα μπορούσε να χρησιμοποιεί τους εν λόγω πετρελαιοαγωγούς ως οικονομικό όπλο με σκοπό να τους αποσταθεροποιήσει όσον αφορά τις δραστηριότητές τους στον τομέα της λιανικής πώλησης. Μία τέτοια αποσταθεροποίηση θα μπορούσε εύκολα να οδηγήσει σε απόφαση αύξησης των τιμών στην αγορά εκτός δικτύου στην οποία οι πελάτες δεν θα μπορούσαν να αντιταχθούν.

*Οι αποθήκες σύνδεσης*

- (64) Όσον αφορά την υλικοτεχνική οργάνωση της αποθεματοποίησης, η TotalFina/Elf θα διατηρήσει σημαντικές συμμετοχές στις περισσότερες εισαγωγικές αποθήκες της Γαλλίας, καθώς και στις περισσότερες αποθήκες - κλειδιά που τροφοδοτούν την επικράτεια. Ο φορέας που θα προκύψει από τη συγκέντρωση θα έχει επίσης τον έλεγχο ενός υψηλού ποσοστού των εσωτερικών αποθηκών σύνδεσης [45-55%]\*, καθώς και των παράκτιων αποθηκών [40-50%]\*.

	Βορράς	Νορμανδία Περιφέρει α Παρισιού	Μεγάλη Δυτική Κεντρική Περιφέρει α	Ανατολικά	Νότια	Ροδανός Βουργουν- δία
Αποθήκες σύνδεσης και παράκτιες αποθήκες	[70-80%]*	[35-45%]*	[45-55%]*	[45-55%]*	[45-55%]*	[35-45%]*
Trapil	-	Έλεγχος	Έλεγχος	Έλεγχος	-	-
ODC	-	-	-	Κύριος χρήστης	-	-
SPMR	-	-	-	-	Έλεγχος	Έλεγχος
DMM	-	Έλεγχος	Έλεγχος	Έλεγχος	-	-

- (65) Ο υπολογισμός των μεριδίων χωρητικότητας των αποθηκών σύνδεσης που ελέγχονται από την TotalFina/Elf περιλαμβάνει τις αποθήκες σύνδεσης εσωτερικού, τις αποκαλούμενες "παράκτιες" αποθήκες, καθώς και τις εισαγωγικές αποθήκες που δεν συνδέονται με μέσα μαζικής μεταφοράς. Αντιθέτως, αποκλείστηκαν από τον υπολογισμό οι αποθήκες που έχουν απλώς μία λειτουργία έμφραξης για να ρυθμίζουν τη διερχόμενη ποσότητα ενός πετρελαιοαγωγού, όπως εκείνες που βρίσκονται στη Βιέννη.

- (66) Στο Βορρά, η Total δεσμεύτηκε, στο πλαίσιο της διαδικασίας Total/Fina, να διακόψει τις συμμετοχές της σε δύο αποθήκες (DPC St Pol και EP Valenciennes) που αντιστοιχούσαν στις εμπορικές ροές της Fina στην περιφέρεια. Η προσθήκη της Elf, η οποία κατέχει το υπόλοιπο μερίδιο της EP Valenciennes ακυρώνει τα αποτελέσματα των μέτρων που δέχτηκε η Επιτροπή κατά την υπόθεση Total/PetroFina. Το νέο συγκρότημα θα ελέγχει επίσης την αποθήκη του Féluγ στο Βέλγιο, η οποία συνδέεται μέσω πετρελαιοαγωγού με το διυλιστήριο της TotalFina στην Αμβέρσα. Βάσει των αποτελεσμάτων που εξήχθησαν από την έρευνα που διενήργησε η Επιτροπή και βάσει των πληροφοριών που παρέχονται στην κοινοποίηση, διαπιστώνεται ότι τα μέρη θα ελέγχουν άμεσα το [70-80%]\* του δυναμικού αποθεματοποίησης.
- (67) Στον άξονα που σχηματίζεται μεταξύ της Le Havre, της κοιλάδας του Σηκουάνα και της περιφέρειας του Παρισιού, η TotalFina και η Elf θα είναι μέτοχοι 10 αποθηκών της περιφέρειας του Παρισιού, η οποία αριθμεί συνολικά 15. Οι σημαντικότερες αποθήκες είναι η αποθήκη της Fina στη Nanterre και η Elf Antar Gennevilliers που βρίσκονται βόρεια του Παρισιού, καθώς και η CIM Grigny (την οποία ελέγχει η Elf) που βρίσκεται νότια του Παρισιού. Η πελατεία των αποθηκών αυτών αποτελείται από μεγάλα ονόματα της χονδρικής διανομής και από επιχειρήσεις διανομής πετρελαίου θέρμανσης. Οι αποθήκες αυτές έχουν ισορροπημένες ικανότητες αποθήκευσης σε βενζίνη και υγραέριο κίνησης ή πετρέλαιο θέρμανσης, πράγμα που επιτρέπει στους ανεξάρτητους διανομείς να χρησιμοποιούν φορτηγά μεταφοράς πολλαπλών προϊόντων. Σήμερα, δεν υφίσταται δυνατότητα μίσθωσης σε αποθήκη στην οποία η TotalFina/Elf δεν θα έχει τη μεγαλύτερη συμμετοχή. Οι αποθήκες που δεν ανήκουν στην TotalFina και την Elf δεν επιτρέπουν την πρόσβαση σε τρίτους ή δεν μπορούν να προσφέρουν την απαιτούμενη ευελιξία, ελλείψει επαρκούς διαθέσιμου όγκου. Το νέο συγκρότημα θα διαθέτει το [35-45%]\* του δυναμικού αποθεματοποίησης αποθηκών σύνδεσης υπό άμεσο έλεγχο στην περιφέρεια της Νορμανδίας - περιφέρεια του Παρισιού.
- (68) Στη μεγάλη Δυτική - Κεντρική περιφέρεια (Περιφέρεια Βρετάνης, Nantes, Tours, Ορλεάνης), ο νέος όμιλος θα ελέγχει την αποθήκη της Vern. Αυτή η επέκταση του διυλιστηρίου της Donges επιτρέπει στην Elf να ασκεί ισχυρή επίδραση στην περιφέρεια της Nantes καθώς και στο κεντρικό τμήμα της Βρετάνης. Οι θαλάσσιες αποστολές επιτρέπουν στην Elf να εφοδιάζει τις αποθήκες της Breste, της Rochelle και του Bordeaux. Διαφαίνεται, μετά την πραγματοποίηση της συγκέντρωσης, ο κίνδυνος εμφάνισης μονοπωλίου στις περιοχές της Mans και του Lorient. Στην Ορλεάνη, η TotalFina/Elf ελέγχει μία αποθήκη (EPS) και θα έχει συμμετοχή (μαζί με τη Shell και την Esso) σε μία δεύτερη. Στην Tours, το νέο συγκρότημα θα έχει ισχυρή παρουσία σε δύο από τις τρεις αποθήκες που βρίσκονται στο St Pierre des Corps, ενώ η τρίτη (CCMP) είναι κορεσμένη. Ο νέος φορέας θα ελέγχει από κοινού [45-55%]\* περίπου του δυναμικού αποθεματοποίησης σύνδεσης.
- (69) Στα νότια και τα νοτιοδυτικά (Midí - Πυρηναία), ο νέος φορέας θα ελέγχει το μεγαλύτερο μέρος των αποθηκών σύνδεσης και, ιδίως, δύο από τις τρεις αποθήκες της Τουλούζης. Οι αποθήκες στα νότια και τα νοτιοδυτικά εμφανίζουν συχνά ιδιαίτερο κορεσμό λόγω της δραστηριότητας των μετόχων (όπως για παράδειγμα η EPPA Puget sur Argens) ή τακτικά λόγω εξάντλησης του αποθέματος λόγω εργασιών εκμετάλλευσης του SPMR. Ο νέος φορέας θα διαθέτει το [45-55%]\* του δυναμικού αποθεματοποίησης σύνδεσης με άμεσο έλεγχο στη νότια περιφέρεια.
- (70) Στην περιφέρεια της Λυών, ο νέος φορέας θα ελέγχει τη μεγαλύτερη αποθήκη της πόλης (EPL). Η αποθήκη αυτή έχει το πλεονέκτημα ότι είναι η μόνη που διαθέτει



παραποτάμια προβλήματα που της επιτρέπει να υποδέχεται ποταμόπλοια που προέρχονται από το Elf Feyzin. Η αποθήκη αυτή, στην οποία η Elf διατηρεί εξέχουσα συμμετοχή, είναι εκείνη η οποία θέτει το μεγαλύτερο δυναμικό στη διάθεση τρίτων στην περιοχή, μαζί με την αποθήκη του Saint Priest. Στο βαθμό που η TotalFina θα καταστεί ο πλειοψηφών μέτοχος της EPL, είναι εύλογο να συναχθεί ότι η αποθήκη θα καταστεί πολύ λιγότερη ανοιχτή, σύμφωνα με την πολιτική που ακολουθεί μέχρι σήμερα η TotalFina να κλείνει τις αποθήκες της σε τρίτους. Η αποθήκη του Saint-Priest (CPA), στην οποία η TotalFina/Elf θα έχει σημαντική συμμετοχή, είναι η πιο περιζήτητη αποθήκη της περιφέρειας και μπορεί να θεωρηθεί κορεσμένη παρά την επέκταση του δυναμικού της (η εν λόγω αποθήκη έχει τη μεγαλύτερη κινητικότητα στη Γαλλία) λόγω των περιορισμών στο επίπεδο υποδομής υποδοχής και φόρτωσης των φορτηγών. Οι τέσσερις αποθήκες της Βιέννης (Shell, Esso, TotalFina και SPMR) δεν είναι υποκαταστατές με την EPL ή την St Priest λόγω της απουσίας εγκατάστασης φόρτωσης των φορτηγών. Οι αποθήκες αυτές είναι στην πραγματικότητα τερματικοί σταθμοί παράδοσης της SPMR. Άλλες αποθήκες (όπως εκείνη της BP στο Clermont) είναι πολύ μικρές για να ικανοποιήσουν την αυξανόμενη ζήτηση ή διαθέτουν ένα μόνο προϊόν, πράγμα που δεν επιτρέπει στους ανεξάρτητους διανομείς να χρησιμοποιούν φορτηγά μεταφοράς πολλαπλών προϊόντων για να εφοδιάσουν το σημείο πώλησης. Με τη θέση της στην EPL (τη μοναδική αποθήκη σημαντικού δυναμικού η οποία έχει διαθεσιμότητα), η TotalFina/Elf θα μπορούσε να είναι σε θέση να ενσωματώσει τη μελλοντική ανάπτυξη της αγοράς εκτός δικτύου στη Λυών [...]\*. Η νέα επιχείρηση θα διαθέτει το [35-45%]\* του δυναμικού αποθεματοποίησης σύνδεσης υπό άμεσο έλεγχο στην περιφέρεια Ροδανού-Βουργουνδίας.

- (71) Στην περιφέρεια του Στρασβούργου, ο συνδυασμένος φορέας θα ελέγχει μία από τις τρεις εισαγωγικές αποθήκες (GPS) και θα έχει συμμετοχές σε μία ακόμη (SES). Επίσης, υπάρχει κυκλοφοριακή συμφόρηση υπό τη μορφή της σύνδεσης SES με τον πετρελαιοαγωγό ODC που δεν μπορεί να γίνει παρά μέσω της αποθήκης GPS, η οποία θα ελέγχεται από την TotalFina/Elf. Η νέα επιχείρηση θα ελέγχει το [45-55%]\* του δυναμικού αποθεματοποίησης στην ανατολική περιφέρεια.
- (72) Με ορισμένες εξαιρέσεις, ένα από τα χαρακτηριστικά του πετρελαϊκού τομέα στη Γαλλία είναι ότι μικρό μόνο μέρος της υλικοτεχνικής οργάνωσης του πετρελαϊκού τομέα δεν ελέγχεται από ενταγμένες πετρελαιοβιομηχανίες (και υπάρχει ελάχιστη πιθανότητα να κατασκευαστούν νέες αποθήκες στο μέλλον λόγω των περιβαλλοντικών προβλημάτων και της επέκτασης των αστικών ζωνών, οι οποίες θα πρέπει μάλλον να επιφέρουν τη διακοπή της λειτουργίας των υφιστάμενων εγκαταστάσεων (για παράδειγμα: στην περιφέρεια του Παρισιού).
- (73) Εν αντιθέσει με άλλες χώρες της Κοινότητας (όπως η Γερμανία ή το Ηνωμένο Βασίλειο), στη Γαλλία είναι πολύ ισχνή η παρουσία επαγγελματικών επιχειρήσεων αποθεματοποίησης. Πράγματι, παρατηρείται μέτρια θέση επιχειρήσεων όπως, λόγου χάρη, η Oiltanking ή η VOPAK. Η VTG έχει από την πλευρά της αποσυρθεί από την αγορά. Η μοναδική επιχείρηση αποθεματοποίησης που βρίσκεται σε επέκταση είναι μέχρι σήμερα η CPA το 38,8% της οποίας θα περάσει, μετά τη συγκέντρωση, υπό τον έλεγχο της TotalFina/Elf, η οποία έτσι έχει τη δυνατότητα να περιορίσει κάθε μελλοντική ανάπτυξη της εν λόγω επιχείρησης. [...]\*. Συνεπώς, η ελευθερία κινήσεων της CPA είναι περιορισμένη.

(74) Εν κατακλείδι, η TotalFina/Elf θα έχει σημαντικό έλεγχο επί των εισαγωγών και των μεταφορών και συνεπώς και τη διάθεση διυλισμένων προϊόντων σε ολόκληρη τη γαλλική επικράτεια.

- Οι ανταγωνίστριες βιομηχανίες διύλισης θα εξαρτώνται επίσης από την υλικοτεχνική οργάνωση της TotalFina/Elf

(75) Οι θέσεις των ανταγωνιστών στην αγορά<sup>13</sup> κατά την έκβαση της συγκέντρωσης θα είναι οι ακόλουθες, σε συνάρτηση με την κατανομή τους στις έξι προαναφερθείσες περιφέρειες:

Θέση εκτός δικτύου ανά προϊόν και περιφέρεια					
1998	TFE	Ανταγωνιστής Α	Ανταγωνιστής Β	Ανταγωνιστής Γ	Λοιποί
<b>Ανατολικά</b>					
Βενζίνες	[30-40%]*	20-30%	10-15%	20-30%	5-10%
GO	[25-35%]*	15-20%	10-15%	30-40%	10-15%
FOD	[25-35%]*	20-30%	5-10%	20-30%	5-10%
<b>Μεγάλη Δυτική - Κεντρική Περιφέρεια</b>					
Βενζίνες	[75-85%]*	5-10%	10-15%	<5%	<5%
GO	[70-80%]*	10-15%	10-15%	<5%	<5%
FOD	[40-50%]*	20-30%	15-20%	5-10%	<5%
<b>Νορμανδία - Περιφέρεια Παρισιού</b>					
Βενζίνες	[40-50%]*	15-20%	15-20%	20-30%	<5%
GO	[40-50%]*	10-15%	15-20%	20-30%	<5%
FOD	[40-50%]*	20-30%	15-20%	20-30%	<5%
<b>Βορράς</b>					
Βενζίνες	[85-95%]*	<5%	<5%	<5%	<5%
GO	[80-90%]*	<5%	<5%	5-10%	<5%
FOD	[70-80%]*	5-10%	<5%	10-15%	<5%
<b>Ανατολικά - Αλσατία - Λωρραίνη</b>					
Βενζίνες	[40-50%]*	<5%	30-40%	10-15%	<5%
GO	[40-50%]*	5-10%	30-40%	10-15%	<5%
FOD	[50-60%]*	15-20%	15-20%	5-10%	<5%
<b>Ροδανός – Auvergne - Βουργουνδία</b>					
Βενζίνες	[70-80%]*	5-10%	10-15%	<5%	<5%
GO	[70-80%]*	15-20%	10-15%	<5%	<5%
FOD	[40-50%]*	30-40%	15-20%	<5%	<5%

Πηγή: απαντήσεις στα ερωτηματολόγια της Επιτροπής.

(76) Οι ανταγωνίστριες βιομηχανίες διύλισης δεν θα έχουν τη δυνατότητα να επωφεληθούν από μία ευνοϊκή γι' αυτές ολίσηση της ζήτησης ως αντίδραση στην αύξηση των τιμών στην αγορά εκτός δικτύου την οποία θα κινήσει η TotalFina/Elf.

<sup>13</sup> NB: Τα μερίδια αγοράς της TotalFina/Elf, όσον αφορά το FOD, έχουν υποεκτιμηθεί δεδομένου ότι δεν περιλαμβάνουν το ποσοστό του FOD που έχει πωλήσει η ELF στις θυγατρικές της.

Δεν διαθέτουν επαρκή αριθμό αποθηκών σύνδεσης για να τροφοδοτήσουν ολόκληρη την επικράτεια. Επιπλέον, για να μπορέσουν να διανείμουν την παραγωγή τους, πρέπει να διέλθουν από τους πετρελαιοαγωγούς Trapil, DMM και SPMR οι οποία θα ελέγχονται από την TotalFina/Elf.

- (77) Η TotalFina επέστησε την προσοχή της Επιτροπής στο γεγονός ότι το ποσοστό προϊόντων που προέρχονται από τα διυλιστήρια των ανταγωνιστών της στη Γαλλία και πωλούνται στην αγορά λιανικής πώλησης από τους ίδιους ανταγωνιστές είναι ανώτερο από το ποσοστό προϊόντων τα οποία διυλίζει η TotalFina και η Elf και προορίζονται για τα δίκτυα πρατηρίων καυσίμων των δύο αυτών επιχειρήσεων. Οι λοιπές βιομηχανίες διύλισης διατηρούν επομένως κατ' αρχήν τον περιορισμένο αριθμό αποθηκών τις οποίες ελέγχουν για δική τους χρήση και διαθέτουν, στις εν λόγω αποθήκες, περιορισμένο δυναμικό για να θέσουν ενδεχομένως στη διάθεση άλλων χρηστών.
- (78) Οι ανταγωνίστριες βιομηχανίες διύλισης αναφέρουν ότι σε περίπτωση αύξησης των τιμών εκ μέρους της TotalFina/Elf θα μπορούσαν να προσφέρουν συμπληρωματικές ποσότητες σε ορισμένες περιοχές όπου έχουν πλεονάζοντες πόρους όπως λόγω χάρη από τον Κάτω Σηκουάνα και τη Βερρε – Μασσαλία. Στις άλλες περιφέρειες, εμφανίζουν έλλειμμα σε μία ή περισσότερες κατηγορίες προϊόντων (βενζίνες ή αποστάγματα), και επομένως δεν μπορούν να προτείνουν πόρους, εκτός από αγορά στις ανταγωνίστριες βιομηχανίες διύλισης ή μέσω της αγοράς φορτηγών πλοίων (στη βορειοδυτική Ευρώπη και τη Μεσόγειο).
- (79) Ωστόσο, οι πιθανότητες εισαγωγής συμπληρωματικών ποσοτήτων εξαρτάται από την υποδομή υποδοχής, και επ' αυτού του σημείου, οι ανταγωνίστριες βιομηχανίες διύλισης αναφέρουν ότι οι ικανότητες αποθεματοποίησης θα είναι ελάχιστες, εκτός από τις αποθήκες τις οποίες κατέχουν από κοινού με την TotalFina και την Elf. Δεδομένου ότι οι ανταγωνίστριες βιομηχανίες διύλισης διαθέτουν μειωνηφικές συμμετοχές, τίποτε δεν τους εγγυάται ότι θα έχουν συμπληρωματικό δυναμικό. Στο βαθμό που η Ecxop για παράδειγμα κατέχει από κοινού με την TotalFina και την Elf 23 από τις 25 αποθήκες της σε ολόκληρη τη Γαλλία, η απάντηση της Ecxop θα μπορούσε να είναι διαφορετική εάν η TotalFina και η Elf αποφάσιζαν τη σημαντική ορθολογική διάρθρωση των μέσων.
- (80) Η TotalFina εξηγεί ότι βρισκόταν στην πρωτοπορία της κίνησης για το άνοιγμα της υλικοτεχνικής δυνατότητας σε μεταπωλητές άλλους πλην των βιομηχανιών διύλισης. Ακόμη και αν παραδεχτούμε ότι ισχύει κάτι τέτοιο, η εξαφάνιση του ανταγωνισμού μεταξύ της TotalFina και της Elf θα εξαλείψει το κίνητρο για τη διατήρηση του ανοίγματος του συστήματος υλικοτεχνικής οργάνωσης. Σε πολλές περιπτώσεις, παρατηρείται συνιδιοκτησία των αποθηκών από διάφορες βιομηχανίες διύλισης (οι επονομαζόμενες "κοινοτικές" αποθήκες), όπου περιλαμβάνονται και η TotalFina ή/και η Elf οι οποίες πρέπει λοιπόν να χορηγήσουν την έγκρισή τους για κάθε άνοιγμα πρόσβασης σε τρίτους. Στο βαθμό που οι επιχειρήσεις αυτές βρίσκονται σε ανταγωνιστική θέση, έχουν συμφέρον να δεχτούν να χορηγήσουν πρόσβαση σε τρίτους (κυρίως στα καταστήματα μεγάλου και μεσαίου μεγέθους) στις αποθήκες που εκάστη εξ αυτών μοιράζεται και με άλλες βιομηχανίες διύλισης. Σε περίπτωση άρνησης πρόσβασης σε μία αποθήκη συμμετοχής της μιας επιχείρησης (λόγου χάρη της TotalFina), ένα GMS μπορεί να απευθυνθεί στην ανταγωνίστρια αποθήκη όπου έχει συμμετοχή η άλλη επιχείρηση (λόγου χάρη η Elf), εξασφαλίζοντας έτσι, τον με κάθε τρόπο αφηνιδιασμό του δικτύου πρατηρίων καυσίμων που διαθέτει. Το κίνητρο αυτό εξαφανίζεται από τη στιγμή που η TotalFina/Elf δεν αντιμετωπίζουν αρκετά σημαντικό ανταγωνισμό εκ μέρους άλλων αποθηκών. Η TotalFina και η Elf είναι οι

μοναδικές επιχειρήσεις που διαθέτουν παγκοσμίως δίκτυο αποθεματοποίησης με πλεονάζουσα προσφορά. Εν πάση περιπτώσει, η TotalFina αποδέχεται ένα περιορισμένο μόνο άνοιγμα των αποθηκών της.

- (81) Στην απάντησή της στην κοινοποίηση αιτιάσεων, η Elf αναφέρει ότι η Επιτροπή δεν έλαβε υπόψη το βαθμό ανοίγματος των εισαγωγικών αποθηκών που κατέχουν οι ανταγωνίστριες βιομηχανίες διύλισης. Οι εν λόγω βιομηχανίες διαθέτουν ασφαλώς συμβάσεις διέλευσης με τρίτους στις περισσότερες αποθήκες τους. Ωστόσο, πρόκειται κυρίως για δυναμικό που εκμισθώνεται σε εταιρείες που αγοράζουν το προϊόν τους και αυτό δεν έχει αντίκτυπο στο επίπεδο του ανταγωνισμού στην αγορά εκτός δικτύου.
- (82) Τέλος, το άνοιγμα των αποθηκών δεν έχει σημασία εκτός εάν και οι πετρελαιοαγωγοί οι οποίοι τις εφοδιάζουν παρέχουν δυνατότητα πρόσβασης με όρους της αγοράς, πράγμα που δεν θα ισχύει αφού μετά τη συγκέντρωση η TotalFina/Elf θα ελέγχει όλους αυτούς τους πετρελαιοαγωγούς.
- (83) Υπό τις συνθήκες αυτές, συμφέρον των ανταγωνιστριών βιομηχανιών διύλισης δεν είναι να πυροδοτήσουν μία αντιπαράθεση με την TotalFina/Elf για να μην ακολουθήσει αύξηση των τιμών. Λογική συμπεριφορά από μέρους τους θα ήταν αντιθέτως να ακολουθήσουν την πρακτική της ανόδου των τιμών στην αγορά εκτός δικτύου ή του αποκλεισμού έναντι των μη ενταγμένων λιανοπωλητών τον οποίο θα διεξήγε η TotalFina/Elf.
- Συμπέρασμα: αναπόφευκτο σημείο διέλευσης
- (84) Τα διυλιστήρια της TotalFina/Elf θα βρίσκονται σε κάθε μία από τις έξι μεγάλες περιφέρειες που προαναφέρθηκαν και θα τους επιτρέπουν τον εφοδιασμό του συνόλου της γαλλικής επικράτειας με ίδια μέσα.
- (85) Απεναντίας, οι ανταγωνίστριες βιομηχανίες διύλισης δεν διαθέτουν εθνική κάλυψη. Η BP/Mobil, η Esso και η Shell δεν διαθέτουν διυλιστήρια παρά μόνο στην κοιλάδα του Σηκουάνα και στη λίμνη Berre. Η αναλυτική εξέταση φανερώνει ότι οι πραγματοποιηθείσες συναλλαγές με τις άλλες ενταγμένες πετρελαιοβιομηχανίες, μεταξύ των οποίων η TotalFina και η Elf στην πρώτη σειρά, ανέρχονται στο [...] \* περίπου των προμηθειών τους, με πιο υψηλό ποσοστό στην περιφέρεια του Βορρά [...] \*. Το διυλιστήριο Elf της Donges (κοντά στη Nantes), που είναι το μόνο κέντρο διύλισης μεταξύ του Νότου του Σηκουάνα και των γαλλικών συνόρων, εφοδιάζει σημαντικό μέρος των δικτύων πρατηρίων καυσίμων των άλλων βιομηχανιών διύλισης σε αυτή την τεράστια περιφέρεια. Εάν η BP/Mobil, η Esso και η Shell θέλουν να συνεχίσουν να προμηθεύουν το δίκτυό τους σε ολόκληρη τη Γαλλία, πρέπει, αναπόφευκτα να απευθυνθούν στην TotalFina/Elf είτε για να εισαγάγουν διυλισμένα προϊόντα είτε για να τα μεταφέρουν ή ακόμη και για να τα παραλάβουν από τα διυλιστήρια.
- (86) Εξάλλου, η TotalFina/Elf, η οποία θα έχει καταστεί αυτάρκης σε ολόκληρη την επικράτεια, θα είναι σε θέση να βάλει τέλος στις συμφωνίες ανταλλαγών με τις άλλες βιομηχανίες διύλισης ή να επιβάλει τους όρους της. Μία τέτοια έλλειψη ισορροπίας μεταξύ των βιομηχανιών διύλισης, όπου μία εξ αυτών θα διαθέτει (πέραν της ισχυρής θέσης της στις εισαγωγικές αποθήκες) κέντρα παραγωγής σε ολόκληρη την επικράτεια, ενδέχεται να επηρεάσει σοβαρά τον ανταγωνισμό σε έναν τομέα όπου, λόγω των μεταφορικών εξόδων και της ομοιογένειας του προϊόντος, οι συναλλαγές μεταξύ παραγωγών αποτελούν την πάγια πρακτική. Η κατάσταση αυτή

θα μπορούσε να οδηγήσει σε αισθητή αύξηση του μεριδίου αγοράς της TotalFina/Elf στην αγορά εκτός δικτύου.

- (87) Εξάλλου, αν υποθεθεί ότι η TotalFina/Elf θα αντάλλαζε λιγότερα προϊόντα με τη μέθοδο του "swaps" (ανταλλαγής), αυτό θα αύξανε σε ορισμένες περιφέρειες τις διαθέσιμες ικανότητες των άλλων βιομηχανιών διύλισης. Ωστόσο, οι ανταγωνίστριες βιομηχανίες διύλισης διαθέτουν μία υλικοτεχνική οργάνωση που είναι προσαρμοσμένη στις ανάγκες τους και δεν έχουν εν γένει την υλικοτεχνική δυνατότητα να πραγματοποιούν πωλήσεις στη Γαλλία. Αντιθέτως, η TotalFina/Elf, λόγω της εθνικής υλικοτεχνικής της κάλυψης θα είναι σε θέση να πωλεί τα προϊόντα της, τα οποία νωρίτερα έχει ανταλλάξει με τις άλλες βιομηχανίες διύλισης, στις περιφέρειες όπου η νέα επιχείρηση δεν βρίσκεται πλέον στη θέση της αναζήτησης ανταλλαγών όπως για παράδειγμα στα νότια του Ατλαντικού ή στα δυτικά της Μεσογείου.
- (88) Η TotalFina εξήγησε ότι το να θέσει τέλος στις συμφωνίες ανταλλαγών με τις άλλες βιομηχανίες διύλισης που δραστηριοποιούνται στη γαλλική επικράτεια θα την εξέθετε σε κινδύνους αντιποίησης στο έδαφος των άλλων κρατών μελών. Πρέπει ωστόσο να σημειωθεί ότι η TotalFina/Elf θα είναι η πρώτη ευρωπαϊκή βιομηχανία διύλισης με τα διυλιστήρια που διαθέτει στο Ηνωμένο Βασίλειο, τη Γερμανία, τις Κάτω Χώρες, το Βέλγιο και την Ισπανία. Καμία άλλη βιομηχανία διύλισης δεν θα είναι σε θέση να ασκήσει πίεση στην TotalFina/Elf στις άλλες χώρες, εφόσον δεν διαθέτει πουθενά επαρκώς δεσπόζουσα θέση. Ούτε η Exxon/Mobil, ούτε η BP, ούτε η Shell κατέχουν πρωτεύουσα θέση σε μία εθνική αγορά όπως θα συμβεί με την TotalFina/Elf. Οι εν λόγω βιομηχανίες διύλισης δεν θα είχαν επομένως την απαιτούμενη ανταγωνιστική ισχύ για να ασκήσουν αντίποινα επί της TotalFina/Elf. Αποτελεσματική θα μπορούσε να είναι μόνο μία ενιαία συμπεριφορά των άλλων βιομηχανιών έναντι της TotalFina/Elf, αλλά τα συμφέροντα και οι θέσεις στην αγορά στα λοιπά κράτη μέλη διαφέρουν και επομένως αυτό είναι πολύ απίθανο. Εξάλλου, δεδομένου ότι ορισμένες βιομηχανίες διύλισης που δραστηριοποιούνται στην Ευρώπη δεν έχουν παρουσία στη Γαλλία (όπως η Texaco, η Conoco ή η Philips), η νέα επιχείρηση TotalFina/Elf έχει εξασφαλισμένη τη δυνατότητα εφοδιασμού της στην Ευρώπη ανεξάρτητα από τη συμπεριφορά της στη Γαλλία.
- (89) Όσον αφορά την αγορά λιανικής πώλησης, τα συμφέροντα των άλλων βιομηχανιών διύλισης συγκλίνουν με εκείνα της TotalFina/Elf απέναντι στα καταστήματα μεσαίου και μεγάλου μεγέθους (GMS). Πράγματι, τα GMS ασκούν ισχυρή ανταγωνιστική πίεση επί των βιομηχανιών διύλισης επωφελούμενα μιας διάρθρωσης με ελάχιστο κόστος. Τυχόν ευθυγράμμιση των τιμών εκτός δικτύου που εφαρμόζουν οι λοιπές βιομηχανίες διύλισης σε αύξηση των τιμών που θα εγκαινίαζε η TotalFina/Elf δεν θα μπορούσε να αντισταθμιστεί με την προσφυγή των GMS και των λοιπών ανεξάρτητων επιχειρήσεων σε εισαγωγές και θα προκαλούσε πλεόνασμα κερδών για το σύνολο των βιομηχανιών διύλισης και στις δύο αγορές.
- (90) Η ευάλωτη θέση στην οποία βρίσκονται οι λοιπές βιομηχανίες διύλισης, το ενδεχόμενο αποτελεσματικής απειλήσεως εκτός Γαλλίας, καθώς και η ύπαρξη συγκλίνοντος συμφέροντος για αύξηση των περιθωρίων στην αγορά εκτός δικτύου και στην αγορά λιανικής πώλησης συντείνουν στο γεγονός ότι η πιο εύλογη συμπεριφορά εκ μέρους τους θα είναι να ακολουθήσουν την TotalFina/Elf.

- Ανάλυση της ζήτησης: ανεπαρκής άσκηση πίεσης εκ μέρους της ζήτησης
- (91) Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι σε περίπτωση αύξησης των τιμών εκ μέρους της TotalFina/Elf, όπως προαναφέρθηκε, οι λοιπές βιομηχανίες διύλισης θα είχαν κάθε συμφέρον να ακολουθήσουν μία παρόμοια αύξηση. Οι ανταγωνίστριες βιομηχανίες διύλισης είναι καλύτερα προστατευμένες έναντι της καταχρηστικής εκμετάλλευσης εκ μέρους της TotalFina/Elf της ισχυρής θέσης την οποία κατέχει στην αγορά (λόγου χάρη αύξηση των τιμών των διυλισμένων προϊόντων στην αγορά εκτός δικτύου) λόγω της κάθετης ένταξής τους, σε σχέση με τους ανταγωνιστές τους στην αγορά λιανικής πώλησης, τα GMS για τα καύσιμα και τις ανεξάρτητες επιχειρήσεις για την πώληση FOD. Μία αύξηση των τιμών στην αγορά εκτός δικτύου θα είχε μικρό αντίκτυπο στις δαπάνες τους, ενώ θα αύξανε το κόστος των μη ενταγμένων ανταγωνιστών. Οι μη ενταγμένοι λιανοπωλητές έχουν μόνο μερική πρόσβαση στην αλυσίδα εφοδιασμού. Ορισμένοι εξ αυτών κατέχουν συμμετοχές σε αποθήκες (όπως η Carfuel και η Distriservice), ενώ άλλοι όχι (όπως η Siplec και η Petrovex). Ωστόσο, ακόμα και όταν υπάρχουν, οι συμμετοχές των πρώτων περιορίζονται σε ορισμένες ζώνες και τις περισσότερες φορές σε αποθήκες τις οποίες η TotalFina/Elf διατηρεί ελέγχουσα θέση.
- (92) Μένει να εξεταστεί εάν η αγοραστική δύναμη των ανεξάρτητων μεταπωλητών (όπως τα GMS) θα μπορούσε να παρεμποδίσει μία παρόμοια αύξηση των τιμών. Προς τούτο, αυτοί θα έπρεπε να στραφούν στις εισαγωγές είτε άμεσα μέσω αγορών στην αγορά cargo είτε μέσω διεθνών εμπορών. Ωστόσο, τα GMS είναι μερικώς μόνο ενταγμένα στην αλυσίδα εφοδιασμού. Δεν κατέχουν επαρκή ικανότητα αποθεματοποίησης στις εισαγωγικές αποθήκες και δεν έχουν καμία συμμετοχή στους πετρελαιοαγωγούς έτσι ώστε να μπορούν να διανείμουν την παραγωγή τους.
- (93) Τα GMS είναι ταυτόχρονα πελάτες και ανταγωνιστές των βιομηχανιών διύλισης. Το 1998 εφοδιάστηκαν μέχρι ποσοστού [...] από εταιρείες διύλισης, ενώ το υπόλοιπο ποσοστό εξασφαλίστηκε κατά κύριο λόγο από διεθνείς εμπορούς (Cargill, Dreyfus Energie, MVW, Société Générale Energie, Lagerhauser, Bolloré...). Ωστόσο, η TotalFina/Elf θα είναι σε θέση να περιορίσει την πρόσβαση των ανεξάρτητων εμπορών στις υποδομές τις οποίες ελέγχει.
- (94) Όπως εξηγήθηκε πιο πάνω, η μοναδική αποθήκη στην οποία δεν ασκεί σήμερα κανέναν έλεγχο η TotalFina/Elf είναι η αποθήκη του Picoty La Pallice. Η αποθήκη αυτή έχει ωστόσο δυναμικό 213 500 m<sup>3</sup> το οποίο έχει ήδη χρησιμοποιηθεί. Ακόμη και αν της διετίθετο, θεωρητικά, κινητικότητα 10, οι εισαγόμενες ποσότητες δεν θα αρκούσαν για να καταστήσουν μη επικερδή μία αύξηση τιμών εκ μέρους της TotalFina/Elf στην αγορά εκτός δικτύου. Η άποψη αυτή ενισχύεται ακόμη περισσότερο από το γεγονός ότι η εν λόγω αποθήκη είναι σε θέση να εφοδιάζει με εισαγόμενα προϊόντα μικρό μόνο μέρος της μεγάλης Δυτικής-Κεντρικής Ζώνης και καμία από τις πέντε άλλες ζώνες.
- (95) Ακόμη και αν για τις ανάγκες της ανάλυσης γινόταν δεκτή η υπόθεση ότι η CPA θα μπορούσε να διαχειρίζεται ελεύθερα τις εισαγωγικές της αποθήκες, είναι ελάχιστο πιθανό ότι μία αύξηση τιμών εκ μέρους της TotalFina/Elf σε οποιαδήποτε από τις έξι αναφερθείσες περιφέρειες θα μπορούσε να καταστεί μη επικερδής λόγω προσφυγής στις εισαγωγές. Έτσι, στο Βορρά, η TotalFina/Elf θα μπορούσε να αποδυναμώσει οικονομικά τη CPA Dunkerque προσφέροντας ιδιαίτερα πλεονεκτικούς όρους στην DPC St Pol [...]\*. Στην περιφέρεια της Νορμανδίας - Περιφέρεια του Παρισιού, μία ανάλογη στρατηγική θα μπορούσε να εφαρμοστεί στην αποθήκη CPA Ρουέν. Στη Μεγάλη Δυτική-Κεντρική περιφέρεια, η αποθήκη StockBrest της CPA είναι

απομονωμένη και μπορεί να εφοδιάσει ένα περιορισμένο τμήμα της Βρετανίας. Ομοίως, η αποθήκη Picoty La Pallice έχει περιορισμένη πελατεία. Στη Νότια περιφέρεια, μόνο η αποθήκη του Frontignan θα μπορούσε να αποφύγει τον έλεγχο της TotalFina/Elf, η οποία θα μπορούσε άνετα να θέσει οριστικά σε κίνδυνο την ήδη επισφαλή επιβίωση του Frontignan [...] ή προσελκύνοντας δυνητικούς πελάτες στις δικές της αποθήκες του Sète ή του Port la Nouvelle.

- (96) Φαίνεται έτσι ότι η TotalFina/Elf θα είχε την ικανότητα να παραγκωνίσει τις ανταγωνιστικές εισαγωγικές αποθήκες ή να συγκρατήσει την ανταγωνιστική τους πίεση. Η συνδυασμένη επιχείρηση θα μπορούσε τότε να αυξήσει τα τιμολόγια διέλευσης στις εισαγωγικές αποθήκες που βρίσκονται υπό τον έλεγχό της με πολύ μεγάλη πιθανότητα να τη μιμηθούν οι ανταγωνιστές της. Αυτό θα περιόριζε την ανταγωνιστική πίεση που θα μπορούσαν να ασκήσουν οι εισαγωγές σε μία ενδεχόμενη αύξηση των τιμών εκτός δικτύου.
- (97) Ο πίνακας που ακολουθεί απεικονίζει την ισχύ που θα κατείχε η TotalFina/Elf επί των τιμών της αγοράς εκτός δικτύου. Ακόμη και αν υποθεθεί ότι οι άλλες βιομηχανίες διύλισης που αναπτύσσουν δραστηριότητα στο γαλλικό έδαφος θα ήταν σε θέση να αυξήσουν τις πωλήσεις τους σε περίπτωση αύξησης των τιμών της TotalFina/Elf, θα απαιτούνταν εισαγωγές επιπέδου τουλάχιστον 5 MT για να ισορροπήσουν τη γαλλική προσφορά και ζήτηση διατηρώντας τις πωλήσεις της TotalFina/Elf στα σημερινά τους επίπεδα. Αυτό θα ισοδυναμούσε με κινητικότητα της τάξης του 5-6 για τις εισαγωγικές αποθήκες που προαναφέρθηκαν. Ωστόσο, δεδομένου ότι μόνον η αποθήκη CPA στη Ρουέν συνδέεται με πετρελαιοαγωγό, είναι πιθανόν ότι οι εν λόγω αποθήκες δεν θα ήταν άμεσα σε θέση να αυξήσουν την κινητικότητά τους. Επιπλέον, πρέπει να σημειωθεί ότι είναι απίθανο οι ανταγωνίστριες βιομηχανίες διύλισης να είχαν την ανεξάρτητη υλικοτεχνική ικανότητα να πωλήσουν όλη την παραγωγή τους στη Γαλλία. Τέλος, θα επωφελούνταν από αύξηση των τιμών ταυτόχρονα στην αγορά εκτός δικτύου καθώς και στις δραστηριότητές τους στις λιανικές πωλήσεις που θα απέβαιναν πιο ανταγωνιστικές.

(1998)	Ποσό πωλήσεων εκτός δικτύου	Ποσό πωλήσεων εντός δικτύου	Διαθέσιμες ποσότητες Τρίτοι (παραγωγή-πωλήσεις εντός δικτύου)	Υπόλοιπο εκτός δικτύου	Τρέχουσες πωλήσεις TFE εκτός δικτύου	Ελάχιστες εισαγωγές
	KT	Kt	kT	KT	KT	KT
Βενζίνη	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Υγραέριο κίνησης	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Πετρέλαιο θέρμανσης	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*

Πηγή : υπολογισμοί της Επιτροπής βάσει στοιχείων που παρέχονται στο έντυπο CO.

- (98) Είναι συνεπώς ελάχιστη η πιθανότητα να μπορούσαν να αντιταχθούν οι μεταπωλητές σε μία αύξηση τιμών. Έτσι κάθε GMS θα μεταβίβαζε στον καταναλωτή την αύξηση τιμών. Δεδομένου ότι η τρέχουσα διαφορά υπερβαίνει τα [...] centimes, [...] η τελική τιμή που θα χρεώνουν στη λιανική οι μεταπωλητές θα παραμείνει χαμηλότερη από την τιμή των βιομηχανιών διύλισης.
- (99) [...]\*

- (100) Η TotalFina υποστηρίζει ότι η συνένωση δεν θα θέσει τους πελάτες της αγοράς εκτός δικτύου και κυρίως τους εκπροσώπους της χονδρικής διανομής σε θέση εξάρτησης, λαμβανομένων υπόψη των δυνατοτήτων διαιτησίας τις οποίες διαθέτουν, καθώς και των ισχυρών θέσεων που κατέχουν στην αγορά λιανικής πώλησης. Σύμφωνα με την TotalFina, το 1998 τα GMS αντιπροσώπευαν το [...] των πωλήσεων της εκτός δικτύου, για όλα τα προϊόντα από κοινού και το [...] των πωλήσεων της για βενζίνη.
- (101) Αληθεύει το γεγονός ότι η ζήτηση έχει συγκεντρωτικό και περίπλοκο χαρακτήρα. Ωστόσο, αυτό δεν θα δώσει συμπληρωματική ικανότητα παράκαμψης εκ μέρους της TotalFina/Elf της προσφοράς για τη ζήτηση. Τα GMS μπόρεσαν να θεμελιώσουν μία ανεξάρτητη πολιτική εφοδιασμού (το 1998 εφοδιάζονταν μέχρι ποσοστό [...] από διεθνείς εμπόρους)<sup>14</sup> στηριζόμενα στα υλικοτεχνικά μέσα που ήταν τότε διαθέσιμα. Ο έλεγχος της αλυσίδας εφοδιασμού θα μπορούσε να επιτρέψει την επιλεκτική τιμωρία στην αγορά εκτός δικτύου των GMS ή άλλων λιανοπωλητών που δεν θα ακολουθούσαν μία αύξηση των λιανικών τιμών.

### **2.3. Συμπέρασμα**

- (102) Η νέα επιχείρηση που θα προέλθει από τη συγκέντρωση θα αποκτήσει τη δυνατότητα να ελέγχει μεγάλο μέρος των πηγών εφοδιασμού και της αλυσίδας εφοδιασμού (εισαγωγές, μεταφορά και αποθήκευση) διυλισμένων προϊόντων στη Γαλλία. Η TotalFina/Elf θα είναι έτσι σε θέση να αυξήσει τις τιμές που χρεώνονται στους αγοραστές στις αγορές εκτός δικτύου για τη βενζίνη, το πετρέλαιο κίνησης και το πετρέλαιο θέρμανσης είτε σε ολόκληρη τη Γαλλία είτε σε κάθε μία από τις έξι εξετασθείσες περιφέρειες, θεωρώντας ότι ούτε οι ανταγωνιστές ούτε οι πελάτες θα μπορέσουν να καταστήσουν μη επικερδή μία τέτοια αύξηση των τιμών. Κατά συνέπεια, η κοινοποιηθείσα πράξη θα οδηγήσει στη δημιουργία δεσπόζουσας θέσης της TotalFina/Elf στις αγορές εκτός δικτύου της βενζίνης, του πετρελαίου κίνησης και του πετρελαίου θέρμανσης με αποτέλεσμα τη σοβαρή παρεμπόδιση του πραγματικού ανταγωνισμού στις εν λόγω αγορές.

## **3. Η ΑΓΟΡΑ ΔΙΑΘΕΣΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑΣ ΑΠΟΘΕΜΑΤΟΠΟΙΗΣΗΣ ΣΤΙΣ ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΕΣ ΑΠΟΘΗΚΕΣ ΣΥΝΔΕΟΜΕΝΗ ΜΕ ΤΑ ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ**

### **3.1. Η οικεία αγορά**

#### *3.1.1. Αγορά προϊόντος*

- (103) Οι εισαγωγικές αποθήκες ορίζονται ως ικανές να υποδεχτούν πλοία μεγάλης χωρητικότητας (από 30 έως 50kt). Επιτρέπουν την αποθήκευση όλων των πετρελαιοειδών, ενώ οι σημαντικότερες εξ αυτών συνδέονται με δύο μέσα μαζικής μεταφοράς. Όσον αφορά τον εφοδιασμό πρατηρίων καυσίμων που βρίσκονται σε γειτονικές περιοχές, οι εισαγωγικές αποθήκες μπορούν να παίξουν τον ίδιο ρόλο με τις παράκτιες αποθήκες και τις αποθήκες σύνδεσης.

---

<sup>14</sup> Το 1998, η Γαλλία εισήγαγε 23 εκατομμύρια τόνους εξευγενισμένων προϊόντων, εκ των οποίων 2 εκατομμύρια τόνοι βενζίνης και 11 εκατομμύρια τόνοι πετρελαίου κίνησης.



- (104) Υπάρχει ζήτηση για τις υπηρεσίες προσφοράς ικανότητας αποθεματοποίησης εισαγόμενων προϊόντων που συνδέονται με μαζικά μέσα μεταφοράς. Η ζήτηση αυτή προέρχεται από επιχειρήσεις που βρίσκονται σε οποιοδήποτε σημείο που εξυπηρετείται από το μέσο μαζικής μεταφοράς που συνδέεται με την εισαγωγική αποθήκη.
- (105) Η Γαλλία αριθμεί 8 εισαγωγικές αποθήκες που συνδέονται με μέσα μαζικής μεταφοράς<sup>15</sup>. Πρόκειται για τις ακόλουθες αποθήκες:

DPC St Pol	Από κοινού έλεγχος της TotalFina και άλλων βιομηχανιών διύλισης	ODC (αλλά με υποχρεωτική διέλευση από το διυλιστήριο της Total στο Mardycyk και που σήμερα εφοδιάζεται κατά 99% από το εν λόγω διυλιστήριο)	Βόρεια και Ανατολικά
CPA Dunkerque	-	ODC (αλλά με υποχρεωτική διέλευση από το διυλιστήριο της Total στο Mardycyk)	Βόρεια και Ανατολικά
CPA Ρουέν	-	Trapil, μετά DMM	Νορμανδία - Περιφέρεια Παρισιού, Κεντρικά και Ανατολικά
CIM Le Havre	Από κοινού έλεγχος της Elf/Compagnie Nationale de Navigation	Trapil, μετά DMM	Νορμανδία - Περιφέρεια Παρισιού, Κεντρικά και Ανατολικά
Stockbrest	-TotalFina/Elf: 40%	Τρένο	Δυτικά
Donges St Nazaire	Έλεγχος από την Elf	DMM	Δυτικά, νότιο τμήμα της Περιφέρειας του Παρισιού, Κεντρικά και Ανατολικά
DPA Ambès / Bassens	TotalFina 27,9%, Elf 22,4%: αποκλειστικός έλεγχος μετά τη συγκέντρωση	Σιδηροδρομική σύνδεση που της επιτρέπει να αποστέλλει με πλήρες τρένο τα πετρελαιοειδή που λαμβάνει μέσω πετρελαιοαγωγού από το Pauillac και το Ambès.	Δυτικά
DP Fos	Απόκτηση ελέγχου από την TotalFina/Elf TotalFina 25,7%, Elf 25,7%	SPMR και δύο σιδηροδρομικές γραμμές προς την Τουλούζη και προς την Ντιζόν αντίστοιχα	Νότια, Ροδανός-Βουργουνδία και Τουλούζη

<sup>15</sup> Οι αποθήκες του Lorient και του Port La Nouvelle, παρότι επιτρέπουν την πρόσβαση σε πλοία πολλών τόνων, δεν συνδέονται με μαζικά μέσα μεταφοράς πράγμα που μειώνει την εμπορική τους ζώνη σε περιφέρεια 100-150 χλμ. Η αποθήκη της Shell στο Pauillac εξαρτάται από το DPA για την έξοδο μεγάλων προϊόντων, και η εν λόγω αποθήκη δεν είναι εξοπλισμένη με εγκατάσταση φόρτωσης φορτηγών ούτε τρένων και δεν συνδέεται με πετρελαιοαγωγό (άλλον εκτός της σύνδεσης με τον DPA στην Bassens).

- (106) Εάν αυξάνονταν για όλες τις εισαγωγικές αποθήκες οι τιμές των υπηρεσιών διάθεσης ικανότητας αποθεματοποίησης εισαγωγών οι οποίες συνδέονται με μαζικά μέσα μεταφοράς, η μόνη εναλλακτική λύση όσον αφορά τη ζήτηση θα ήταν να στραφεί προς τις παράκτιες αποθήκες ή τις εισαγωγικές αποθήκες μεγάλης χωρητικότητας που δεν έχουν πρόσβαση σε μέσα μαζικής μεταφοράς. Ωστόσο, η έλλειψη πρόσβασης σε μέσα μαζικής μεταφοράς περιορίζει εκ των πραγμάτων τη λειτουργική δυνατότητα υποκατάστασης των αποθηκών αυτών με την ικανότητα αποθεματοποίησης εισαγωγών που συνδέονται με μέσα μαζικής μεταφοράς. Επιπλέον, οι παράκτιες αποθήκες δεν είναι ικανές να υποδεχτούν πλοία μεγάλης χωρητικότητας και κατά συνέπεια το κόστος εφοδιασμού τους είναι πιο υψηλό. Η έρευνα της αγοράς αποκάλυψε ότι οι τιμές μεταφοράς είναι κατά 35% υψηλότερες για τα ποταμόπλοια 10 ΚΤ σε σχέση με τα πλοία μεγάλης χωρητικότητας (30 ΚΤ και πλέον). Οι δυνατότητες που προσφέρουν οι παράκτιες αποθήκες δεν είναι μόνο πιο πολυέξοδες αλλά, επιπλέον, δεν προσφέρουν μαζικό μεταφορικό μέσο.
- (107) Για τους λόγους αυτούς, δεν υπάρχει οικονομικά βιώσιμη υποκατάσταση των εισαγωγικών αποθηκών που συνδέονται με μέσα μαζικής μεταφοράς για παροχή υπηρεσιών διάθεσης ικανοτήτων αποθεματοποίησης εισαγόμενων προϊόντων.

### 3.1.2. Γεωγραφική αγορά

- (108) Όπως προαναφέρθηκε (πρβλ. παραγράφους 21 και επόμενες), η γαλλική υλικοτεχνική υποδομή οργανώνεται από τα διυλιστήρια και τις εισαγωγικές αποθήκες. Οι εν λόγω πηγές διυλισμένων προϊόντων εξυπηρετούν την τροφοδοσία διαφόρων γαλλικών περιφερειών μέσω πέντε πετρελαιοαγωγών και κατά δεύτερο λόγο μέσω σιδηροδρόμου. Η ζήτηση των υπηρεσιών διάθεσης ικανότητας αποθεματοποίησης εισαγόμενων προϊόντων μπορεί να προέρχεται από διάφορες περιφέρειες όσον αφορά κάθε μία από τις εξεταζόμενες αποθήκες. Οι εισαγωγικές αποθήκες του Ατλαντικού και της Ακτής της Μάγχης συνδέονται με τις περιφέρειες: Μεγάλη Δυτική-Κεντρική, Βόρεια, Νορμανδία-Περιφέρεια του Παρισιού και Ανατολική. Κυρίως, τμήματα της Μεγάλης Δυτικής-Κεντρικής Περιφέρειας και της Ανατολικής μπορούν να τροφοδοτούνται ταυτόχρονα από τον DMM και τον Trapil. Ομοίως, η Ανατολική περιφέρεια μπορεί να τροφοδοτείται από τον Trapil, τον ODC-Nord και τον DMM. Αυτές οι διαφορετικές δυνατότητες καθιστούν εφικτή τη δυνατότητα επιλογής όσον αφορά τη ζήτηση μεταξύ αυτών των εισαγωγικών αποθηκών που συνδέονται με μέσα μαζικής μεταφοράς. Μόνο οι εισαγωγικές αποθήκες της Μεσογείου όπως η DP Fos ανταποκρίνονται σε μία ζήτηση εντοπισμένη σε συγκεκριμένα σημεία σε σχέση με την οποία δεν υπάρχουν αποθήκες που μπορούν άμεσα να αλληλοϋποκατασταθούν. Η DP Fos τροφοδοτεί τις περιφέρειες του Νότου και του Ροδανού-Βουργουνδίας. Επομένως, μπορούν να οριστούν δύο γεωγραφικές περιφέρειες που αντιστοιχούν στο βόρειο ήμισυ και το νότιο ήμισυ της Γαλλίας. Η ανάλυση δεν θα ήταν, ωστόσο, διαφορετική εάν η γεωγραφική αγορά είχε εθνική εμβέλεια.

### 3.1.3. Ουσιαστικό τμήμα

- (109) Οι ορισθείσες γεωγραφικές αγορές (μία βόρεια ζώνη και μία νότια ζώνη ή μία εθνική αγορά) αποτελούν η κάθε μία ουσιαστικό τμήμα της κοινής αγοράς λόγω του γεωγραφικού τους εύρους, του πληθυσμού τους και του ρόλου των εισαγωγών στις ανταλλαγές διυλισμένων προϊόντων μεταξύ της Γαλλίας και των άλλων κρατών μελών.

### 3.2. Εκτίμηση

(110) [...]\*, το να διαθέτει μία επιχείρηση τον έλεγχο του εφοδιασμού της είναι "απαραίτητο για να ελέγχει τις συναλλαγές από άποψη ποιότητας, σταθερότητας των εφοδιασμών, εμπορικής ευελιξίας και δυνατότητας αντιμετώπισης των κρίσεων". Η Επιτροπή υπολόγισε τα αριθμητικά στοιχεία των μεριδίων του δυναμικού βάσει του χαρακτήρα του ελέγχου (αποκλειστικός ή από κοινού) που ασκεί η TotalFina/Elf επί των εταιρειών που είναι ιδιοκτήτριες αποθηκών. Οι ικανότητες που έχουν δεσμευτεί λόγω της μίσθωσής τους στη SAGESS δεν αφαιρέθηκαν από τις επιχειρησιακές ικανότητες. Βάσει του υπολογισμού αυτού, ακόμη και αν περιληφθεί το Frontignan, η TotalFina/Elf θα κατέχει το [50-60%]\* των ικανοτήτων αποθεματοποίησης εισαγόμενων προϊόντων υπό αποκλειστικό έλεγχο [40-50%]\* ή έλεγχο από κοινού [0-10%]\*.

(111) Σε περιφερειακό επίπεδο, η συγκέντρωση καταλήγει στην ακόλουθη κατάσταση:

	<b>Βορράς :</b> Βορράς-Νορμανδία Περιφέρεια Παρισίου-Μεγάλη Δυτική Κεντρική Περιφέρεια- Αλσατία Λορένη	<b>Νότος :</b> Νότος-Ροδανός Βουργουνδία (πλην του Frontignan)
Εισαγωγικές αποθήκες που συνδέονται με μαζικά μέσα μεταφοράς	[65-75%]*	[90-100%]*

(112) Η TotalFina υποστήριξε ότι ο νέος όμιλος δεν θα είναι σε θέση να ασκήσει αυτόνομη συμπεριφορά επί των επιχορηγήσεων ικανότητας αποθεματοποίησης εισαγόμενων διυλισμένων προϊόντων, στο βαθμό που πάνω από το ήμισυ των υποδομών αυτών θα παρέμενε υπό το μερικό τουλάχιστον έλεγχο επιχειρήσεων ανεξάρτητων από το νέο όμιλο, με ικανότητες εφοδιασμού της αγοράς που θα αρκούσαν για να ανταποκριθούν στη ζήτηση.

(113) Σε περίπτωση κοινού ελέγχου της TotalFina/Elf με έναν ή περισσότερους τρίτους επί των αποθηκών, το ερώτημα που τίθεται από το κοινοποιηθέν μέρος είναι να διαπιστωθεί αν οι εν λόγω αποθήκες θα τάσσονταν κατά μιας στρατηγικής επίδειξης ανταγωνιστικής ισχύος εκ μέρους της TotalFina/Elf. Τούτο είναι ελάχιστα πιθανό λόγω της κατάστασης αποκλεισμού των διευθυνόντων οργάνων των δομών αυτών η οποία θα ακολουθείτο. Αν οι τρίτοι μέτοχοι ήταν βιομηχανίες διύλισης, τα συμφέροντά τους θα ευθυγραμμίζονταν με εκείνα της TotalFina/Elf για να αποκλείσουν την πρόσβαση στις αποθήκες σε τρίτους πλην των βιομηχανιών διύλισης. Εάν οι τρίτοι μέτοχοι δεν ήταν βιομηχανίες διύλισης, θα θίγονταν πολύ περισσότερο από την TotalFina/Elf (η οποία ασχολείται με πολλούς τομείς) από μία κατάσταση αποκλεισμού.

(114) Ακόμη και αν οι ικανότητες αποθεματοποίησης που κατέχουν οι ανταγωνίστριες βιομηχανίες διύλισης δεν χρησιμοποιούνται σήμερα κατά το βέλτιστο δυνατό τρόπο, θα έχουν την τάση να διατηρήσουν μία στρατηγική ποσότητα ικανότητας αποθεματοποίησης προκειμένου να εξισορροπήσουν τις απώλειες παραγωγικής

ικανότητας (προσωρινές ή διαρθρωτικές)<sup>16</sup>, να επιτρέψουν την πραγματοποίηση εξαγωγών ή τη διανομή προς το εσωτερικό της Γαλλίας όπου εμφανίζουν πλεονάζουσα τοπική παραγωγική ικανότητα, ή ακόμη προκειμένου να εισαγάγουν το προϊόν στις περιφέρειες στις οποίες η παραγωγική ικανότητα δεν μπορεί να ικανοποιήσει τη ζήτηση. Τελικά, ακόμη και αν υπήρχε επαρκής ικανότητα αποθεματοποίησης για να ανταποκριθεί σε μία πρόσθετη ζήτηση όσον αφορά τη βενζίνη, οι ικανότητες αποθεματοποίησης όσον αφορά το πετρέλαιο θέρμανσης και το πετρέλαιο κίνησης είναι σημαντικά μικρότερες.

- (115) Όσον αφορά τη Νότια περιφέρεια, η λειτουργία του DP Fos θα σημείωνε ριζικές αλλαγές. Οι μέτοχοι της αποθήκης αυτής είναι: η TotalFina (25,7%), η Elf (25,7%), η ανεξάρτητη επιχείρηση αποθεματοποίησης Vorak (21,3%), η ιταλική βιομηχανία διύλισης Agip (13,8%) και το ανεξάρτητο πετρελαιοφόρο Thévenin-Ducrot (7,7%). Κάθε μέτοχος έχει δικαίωμα σε ικανότητα αποθεματοποίησης αναλογικά με τη συμμετοχή του στο κεφάλαιο. Εάν θέλει να εκμισθώσει ένα τμήμα της ικανότητάς του, πρέπει να εμπιστευτεί την εμπορία στο διαχειριστή της αποθήκης. Πριν από τη συγκέντρωση, κάθε μέτοχος είχε συμφέρον να θέτει τις ελεύθερες ικανότητες στη διάθεση του διαχειριστή της αποθήκης ο οποίος είχε την καταστατική υποχρέωση να τις τοποθετεί στην αγορά. Έτσι, ο διαχειριστής της αποθήκης θα μπορούσε ενδεχομένως να ασκήσει εξουσία στην αγορά μέσω των τιμών αλλά όχι μέσω των διαθέσιμων ποσοτήτων. Μετά τη συγχώνευση, η TotalFina/Elf θα κερδίσει τον έλεγχο αυτής της αποθήκης. Θα είναι ταυτόχρονα ο πρώτος ιδιοκτήτης χωρητικότητας και ο διαχειριστής. Τα δικαιώματά της όσον αφορά τη χωρητικότητα καθώς και ως μέτοχου θα υπερβαίνουν τις ανάγκες της. Αυτά τα πλεονάσματα θα τεθούν στη διάθεση του διαχειριστή τον οποίο θα ελέγχει η ίδια. Μέσω της διαχείρισης των ιδίων ικανοτήτων της και καθώς και εκείνων που οι άλλοι μέτοχοι θα έχουν θέσει στη διάθεση του διαχειριστή, η TotalFina/Elf θα ελέγχει με πολλαπλά μέσα το παιχνίδι του ανταγωνισμού. Έτσι, θα ελέγχει τη θέση στη διάθεση του διαχειριστή των ιδίων ποσοτήτων της. Εξάλλου, ελέγχοντας τη δράση του εν λόγω διαχειριστή, θα ασκεί επιρροή επί των τιμών όλων των ποσοτήτων που τίθενται στη διάθεση του διαχειριστή, είτε από την ίδια είτε από τους λοιπούς μεριδιούχους.
- (116) Η DP Fos αντιμετωπίζει έναν οριακό ανταγωνισμό από πλευράς αποθεματοποίησης των εισαγωγών όσον αφορά το Νότο και την περιφέρεια του Ροδανού-Βουργουνδίας. Ο ανταγωνισμός αυτός προέρχεται από τις αποθήκες που βρίσκονται στο Frontignan και στο Port La Nouvelle οι οποίες διαθέτουν σημαντικές ικανότητες, αλλά μπορούν να εξυπηρετήσουν μόνο μία τοπική περιοχή λόγω της απουσίας μέσω μαζικής μεταφοράς. Όπως προαναφέρθηκε, κατά τη διενέργεια της έρευνας στην αγορά, τέθηκαν σε αμφιβολία οι δυνατότητες προσέλκυσης που ασκεί το Frontignan.
- (117) Όσον αφορά το βόρειο ήμισυ της Γαλλίας, ο μοναδικός ανταγωνισμός τον οποίο έχει αντιμετωπίσει η TotalFina/Elf στην αγορά υπηρεσιών διάθεσης ικανότητας αποθεματοποίησης εισαγωγών που συνδέονται με μέσα μαζικής μεταφοράς προέρχεται από την ανεξάρτητη επιχείρηση αποθεματοποίησης CPA (αποθήκες στη Dunkerque, Ρουέν και Brest). Όπως προαναφέρθηκε, η νέα επιχείρηση θα κατείχε αναστέλλουσα μειοψηφία στην CPA.

---

<sup>16</sup> Το επίπεδο των εισαγωγών θα μπορούσε να αυξηθεί κατά τα προσεχή έτη, κυρίως λόγω των όλο και απαιτητικότερων προδιαγραφών όσον αφορά την ποιότητα των προϊόντων, εφόσον ορισμένες εγχώριες βιομηχανίες διύλισης αντιμετωπίζουν προσωρινές δυσχέρειες να παράγουν τη νέα ποιότητα (μειωμένη περιεκτικότητα σε αρωματικές ουσίες, βενζόλιο και θείο).

### 3.3. Συμπέρασμα

(118) Η TotalFina/Elf θα είναι επομένως σε θέση να μονοπωλεί τα υλικοτεχνικά μέσα για την αποθεματοποίηση εισαγόμενων διυλισμένων προϊόντων και να καταστήσει δυσχερέστερη και δαπανηρότερη την πρόσβαση των ανεξάρτητων επιχειρήσεων στις αγορές διανομής διυλισμένων πετρελαιοειδών. Η κοινοποιηθείσα συγκέντρωση οδηγεί στη δημιουργία δεσπόζουσας θέσης στις αγορές που αφορούν τη διάθεση ικανοτήτων αποθεματοποίησης στις εισαγωγικές αποθήκες που συνδέονται με τα μέσα μαζικής μεταφοράς.

## 4. Η ΑΓΟΡΑ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΔΙΥΛΙΣΜΕΝΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ ΜΕΣΩ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑΓΩΓΩΝ

### 4.1. Η οικεία αγορά

#### 4.1.1. Η αγορά προϊόντος

(119) Οι πετρελαιοαγωγοί που μεταφέρουν τα τελικά πετρελαιοειδή προϊόντα (βενζίνη, πετρέλαιο κίνησης, πετρέλαιο θέρμανσης) αποτελούν υλικοτεχνικά εργαλεία που χρησιμοποιούνται για την παραλαβή και τη διανομή διυλισμένων προϊόντων από διάφορες επιχειρήσεις πετρελαιοειδών, δηλαδή τις βιομηχανίες διύλισης, τις ανεξάρτητες επιχειρήσεις ή τις μεγάλες εταιρείες διανομής. Τα συστήματα ανεξάρτητων πετρελαιοαγωγών είναι, όπως και οι αποθήκες πετρελαιοειδών, ουσιαστική προϋπόθεση για τη διατήρηση ενός ανταγωνιστικού περιβάλλοντος στην αγορά της διανομής καυσίμων.

(120) Τα κυριότερα συστήματα πετρελαιοαγωγών είναι τα ακόλουθα:

Ζώνη	Le Havre – Παρίσι	Μεσόγειος - Ροδανός	Donges – Melun - Metz	ODC-Βορράς ODC-Νότος
<b>Πετρελαιοαγωγός</b>	<b>Trapil</b>	<b>SPMR</b>	<b>DMM</b>	<b>ODC</b>
<b>Επιχείρηση</b>	Trapil	Trapil	SFDM (avant 1993 Trapil)	Trapil
<b>Μετοχή</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%)	OTAN
<b>Débit moyen</b>	450 – 1 800 m <sup>3</sup> /h	550 – 1 200 m <sup>3</sup> /h	360 m <sup>3</sup> /h	
<b>Διάμετρος (ίντσες)</b>	10/12	10/12	10/12	
<b>Προέλευση: διύλιση / εισαγωγές</b>	[...]*	[...]*	[...]*	
<b>Διακίνηση σε τόνους 1995</b>	18 678	8 448	2 308	2 050
<b>Διακίνηση σε τόνους 1998</b>	20 967	9 020	2 949	2 692

- (121) Οι περισσότερες βιομηχανίες διύλισης έχουν γενικά "εσωτερικεύσει" τη δραστηριότητα μεταφοράς πετρελαιοειδών και μεταφέρουν τα τελικά προϊόντα εκτός εισαγωγικής αποθήκης και εκτός διυλιστηρίου προς τις δικές τους εγκαταστάσεις αποθεματοποίησης. Ανέκαθεν<sup>17</sup>, οι βιομηχανίες διύλισης κατείχαν συλλογικά την πλειοψηφία στις εταιρείες που διαχειρίζονται τους πετρελαιοαγωγούς. Οι ίδιες βιομηχανίες είναι επίσης οι βασικοί χρήστες και επομένως οι βασικοί πελάτες αυτών των εταιρειών διαχείρισης των πετρελαιοαγωγών. Ωστόσο, η πρόσβαση στους πετρελαιοαγωγούς αυτούς μπορεί να είναι ανοικτή σε πελάτες που δεν είναι βιομηχανίες διύλισης και δεν κατέχουν κατ' ανάγκη μερίδια σε εταιρείες διαχείρισης πετρελαιοαγωγών, όπως τα καταστήματα μεγάλου και μεσαίου μεγέθους (GMS). Υπάρχει επομένως μία αγορά υπηρεσιών μεταφοράς διυλισμένων προϊόντων μέσω πετρελαιοαγωγών. Οι εν λόγω υπηρεσίες είτε προτείνονται απευθείας μέσω των εταιρειών διαχείρισης είτε μεταπωλούνται εκ μέρους των βιομηχανιών διύλισης, που είναι οι κυριότεροι χρήστες των πετρελαιοαγωγών.
- (122) Εκτός από τους πετρελαιοαγωγούς, οι φορτηγίδες και οι σιδηροτροχιές επιτρέπουν επίσης τη μεταφορά τελικών προϊόντων σε μεγάλες αποστάσεις. Η χρησιμοποίηση των πετρελαιοαγωγών καταλαμβάνει την πρώτη θέση με ποσοστό 72% των ποσοτήτων που μεταφέρονται στο εσωτερικό της Γαλλίας, στη συνέχεια ακολουθεί ο σιδηρόδρομος που επιτρέπει τη μεταφορά ενός ποσοστού 15% των ποσοτήτων αυτών και τέλος ακολουθούν οι φορτηγίδες με ποσοστό 13%.
- (123) Ο πετρελαιοαγωγός είναι το λιγότερο πολυέξοδο μεταφορικό μέσο. Τα άλλα μεταφορικά μέσα έχουν σχεδόν εξαφανιστεί στις περιοχές που εξυπηρετούνται από τους πετρελαιοαγωγούς. Ελλείψει πετρελαιοαγωγού, είναι σημαντική η χρησιμοποίηση της σιδηροτροχιάς. Ωστόσο, το τρένο χρησιμοποιείται μόνο σε περίπτωση που υπάρχουν ειδικές εγκαταστάσεις φόρτωσης και προϋποθέτει τη σύναψη συμφωνιών πλαισίων με τις SNCF. Οι εν λόγω συμφωνίες, μετά τη χορήγηση εκπτώσεων, καθιστούν το κόστος μεταφοράς ισοδύναμο με το κόστος που συνεπάγεται η χρησιμοποίηση πετρελαιοαγωγών. Στην πράξη, ωστόσο, μέχρι σήμερα σπανίως συνάπτονται συμφωνίες αυτού του είδους. Μπορεί, ωστόσο, να αναφερθεί το παράδειγμα της εισαγωγικής αποθήκης του DP Fos από την οποία χρησιμοποιείται το τρένο για να εξυπηρετήσει τις αποθήκες της Τουλούζης και της Ντιζόν.
- (124) Εντούτοις, το τρένο συνεπάγεται κατά μέσο όρο σημαντικότερες δαπάνες [...]\*, μεγαλύτερη αβεβαιότητα όσον αφορά τον προγραμματισμό και τη διάρκεια των μεταφορών και τέλος δαπάνες υποδομής και φόρτωσης/εκφόρτωσης που το καθιστούν λιγότερο πρακτικό από τη μεταφορά μέσω πετρελαιοαγωγού. Αξιοσημείωτο είναι ότι εξελίχθηκε για να εξυπηρετήσει δύο περιφέρειες οι οποίες χαρακτηρίζονται από την απουσία πετρελαιοαγωγού (Τουλούζη) ή τον κορεσμό του SPMR και την έλλειψη ποιότητας του ODC (Ντιζόν). Το τρένο πρέπει λοιπόν να απαλειφθεί από τη σχετική αγορά.
- (125) Όσον αφορά τη μεταφορά με φορτηγό, διαπιστώνεται ότι, πέραν από την πολύ υψηλότερη τιμή του, το μέσο αυτό δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί παρά μόνο σε αποστάσεις μεταξύ 30 έως 50 χλμ. στις περιφέρειες με μεγάλη πληθυσμιακή πυκνότητα και σε αποστάσεις από 150 χλμ. στις μεγάλες περιφέρειες. Δεν υπάρχει επομένως δυνατότητα υποκατάστασης με τη μεταφορά μέσω πετρελαιοαγωγού.

---

<sup>17</sup> Η κατανομή του κεφαλαίου των πετρελαιοαγωγών βασίζεται στα μερίδια αγοράς της δεκαετίας του '50.

- (126) Ο παρακάτω πίνακας παρέχει το κόστος μεταφοράς ανάλογα με το χρησιμοποιούμενο μέσο (πλην των εξόδων χειρισμού).

Κόστος της μεταφοράς		FF/T/KM
Πετρελαιοαγωγός	Trapil	[...]*
	SPMR	[...]*
	DMM	[...]*
Φορτηγό	20 T	[...]*
	38 T	[...]*
Τρένο	2000 T	[...]*
	1000 T	[...]*
	Βαγόνι	[...]*
Πλοίο (10 000 T)	Le Havre - Bordeaux (1100 χμ)	[...]*
	Fos - Port la Nouvelle (300 χμ)	[...]*
Ποταμόπλοιο	Reichstett – Mulhouse	[...]*

- (127) Αυτές οι αποκλίσεις των τιμών πρέπει να εκτιμηθούν αφού ληφθεί υπόψη η υψηλή ευαισθησία στις διακυμάνσεις των τιμών της ζήτησης καυσίμων σε επίπεδο χονδρικής πώλησης. Μία απλή αύξηση τιμής της τάξης του 1% κατά μέσο όρο, μπορεί να οδηγήσει σε απώλειες πελατών.

#### 4.1.2. Η γεωγραφική αγορά

- (128) Η γεωγραφική αγορά μπορεί να χωριστεί σε δύο ζώνες, με σκεπτικό ανάλογο εκείνου που διατυπώθηκε σχετικά με τις αγορές διάθεσης ικανότητας αποθεματοποίησης στις εισαγωγικές αποθήκες που συνδέονται με μέσα μαζικής μεταφοράς. Η πρώτη ζώνη καλύπτει το βόρειο ήμισυ της Γαλλίας (εξυπηρετείται από τον Trapil, τον DMM και τον ODC-Bορράς). Η δεύτερη ζώνη καλύπτει το νότιο ήμισυ της Γαλλίας (όπου περιλαμβάνεται ο άξονας του Ροδανού) και εξυπηρετείται από τον SPMR και περιθωριακά από τον ODC-Νότος.

## 4.2. Εκτίμηση

### 4.2.1. Λειτουργία των πετρελαιοαγωγών και του ανταγωνισμού

#### - Η εμπορική λειτουργία των πετρελαιοαγωγών

- (129) Τα τιμολόγια, η ροή, η ευελιξία των παρτίδων, η συχνότητα των κύκλων εκμετάλλευσης και των διαδικασιών εκμετάλλευσης των τριών βασικών πετρελαιοαγωγών (DMM, TRAPIL, SPMR) κινούνται σε παρόμοια επίπεδα.
- (130) Οι συμμετοχές που διατηρούνται στους τρεις αυτούς πετρελαιοαγωγούς δεν παρέχουν δικαίωμα σε ποσοτώσεις (οικονομικές συμμετοχές), αλλά παρέχουν δικαίωμα προτεραιότητας στις παρτίδες καυσίμων που πρόκειται να παραδοθούν σε περιπτώσεις ποσόστωσης. Η μείωση αυτή υπολογίζεται τότε σε συνάρτηση του όγκου που έχει μεταφερθεί κατά τα τρία προηγούμενα έτη.

(131) Όσον αφορά την πρόσβαση στους εν λόγω πετρελαιαγωγούς, δεν υφίστανται διακρίσεις μεταξύ των μεριδιούχων και τρίτων. Ωστόσο, στο σύστημα Trapil, οι τρίτοι ενδιαφερόμενοι έχουν την τάση να πραγματοποιούν όλες τους τις μεταφορές μέσω των προμηθευτών, διότι ο Trapil εφαρμόζει μία επιστροφή ανά δόση του κύκλου εργασιών, [...]\*. Η μέση επιστροφή μιας μεριδιούχου βιομηχανίας διύλισης τοποθετείται (το 1998) σε [...]\* κατ' ανώτατο όριο. Δεν υπάρχει επιστροφή που να συνδέεται με τις ποσότητες που μεταφέρονται με τον SPMR ή τον DMM. Ο Trapil, ο SPMR και ο DMM υπολογίζουν ένα βασικό αντίτιμο ανά τόνο, σε συνάρτηση με τις αποστάσεις. Σε σχέση με αυτό το βασικό αντίτιμο, το αντίτιμο που εφαρμόζεται σε FF/m<sup>3</sup> λαμβάνει υπόψη μία αύξηση για τη βενζίνη [...]\*.

- Ανταγωνισμός μεταξύ πετρελαιαγωγών και στους κόλπους ενός πετρελαιαγωγού

(132) Ο ανταγωνισμός στην εξεταζόμενη αγορά λαμβάνει χώρα σε δύο επίπεδα. Πρώτον, ασκείται μεταξύ ανταγωνιστικών συστημάτων πετρελαιαγωγών όπως, για παράδειγμα, το σύστημα Trapil και το DMM. Στη συνέχεια, ο ανταγωνισμός μπορεί να λάβει χώρα στα πλαίσια του ίδιου πετρελαιαγωγού. Οι βιομηχανίες διύλισης είναι μεταπωλητές υπηρεσιών μεταφοράς μέσω πετρελαιαγωγών και ανταγωνίζονται μεταξύ τους και έναντι της εταιρείας διαχείρισης του πετρελαιαγωγού. Ωστόσο, στο βαθμό που ο πετρελαιαγωγός ελέγχεται από μία εξ αυτών και ο πετρελαιαγωγός χρησιμεύει για τη μεταφορά, σε μεγάλο βαθμό, προϊόντων τα οποία παραδίδονται εκ μέρους των μεριδιούχων, υφίσταται ισχυρό κίνητρο ευθυγράμμισης μεταξύ της εκάστοτε πολιτικής που ασκούν η εταιρεία διαχείρισης και οι βιομηχανίες διύλισης.

4.2.2. *Επιπτώσεις της συγκέντρωσης στην αγορά μεταφοράς διυλισμένων προϊόντων μέσω πετρελαιαγωγού στο βόρειο τμήμα της Γαλλίας*

- Επιπτώσεις επί του ανταγωνισμού στα πλαίσια του ίδιου πετρελαιαγωγού

*Trapil*

(133) Το μεγαλύτερο μέρος του κεφαλαίου του Trapil κατέχουν οι βιομηχανίες διύλισης που δραστηριοποιούνται στον Κάτω Σηκουάνα. Πολλές επιχειρήσεις μη ενταγμένες διατύπωσαν την άποψη ότι, από εδώ και στο εξής, η διαχείριση του πετρελαιαγωγού ανταποκρίνεται πρώτα απ' όλα στις ανάγκες των εν λόγω βιομηχανιών διύλισης που έχουν κοινά συμφέροντα. Ωστόσο, πρέπει να σημειωθεί ότι πριν τη συγχώνευση μπορούσαν να δημιουργηθούν πλειοψηφίες γύρω από τους δύο βασικούς μεριδιούχους: την TotalFina και την Elf. Επιπλέον, η Elf δεν ήταν εγκατεστημένη ως βιομηχανία διύλισης στην περιοχή του Κάτω Σηκουάνα πράγμα που μπορούσε να οδηγήσει σε διαφορετικά κίνητρα ή συμπεριφορές από εκείνα των βιομηχανιών διύλισης της περιοχής. Μετά τη συγκέντρωση, η TotalFina θα ελέγχει τον Trapil και ως εκ τούτου την καθημερινή διαχείριση του συστήματος πετρελαιαγωγών. Στην πράξη στο κεφάλαιο του Trapil θα συμμετέχουν μόνο οι βιομηχανίες διύλισης του Κάτω Σηκουάνα με επικεφαλής τον όμιλο TotalFina/Elf ο οποίος, επιπλέον, θα ελέγχει την εισαγωγική αποθήκη CIM, καθώς και το μεγαλύτερο διυλιστήριο το οποίο τροφοδοτεί το σύστημα Trapil. Θα είναι επομένως προφανή τα κίνητρα των άλλων βιομηχανιών διύλισης να ευθυγραμμίσουν τη συμπεριφορά τους με τη συμπεριφορά της νέας επιχείρησης.



- Επιπτώσεις επί του ανταγωνισμού μεταξύ πετρελαιοαγωγών

*DMM*

- (134) Η Elf είναι κατά 49% μέτοχος της εταιρείας SFDM, η οποία ασχολείται με τη διαχείριση του πετρελαιοαγωγού DMM (Compagnie Nationale de Navigation : 31%, Bolloré Energie: 10%, Port Autonome de Saint-Nazaire: 10%) και έχει τη δυνατότητα να διορίζει τέσσερα από τα οκτώ μέλη του διοικητικού συμβουλίου. Ο πρόεδρος του Συμβουλίου είναι αυτοδικαίως εκπρόσωπος της Elf και διαθέτει ψήφο που υπερಿಸχύει. Εξάλλου, ο πετρελαιοαγωγός τροφοδοτείται κατά κύριο λόγο από τις βιομηχανίες διύλισης της Elf (Donges και Grandpuits) και η Elf είναι μακράν ο κυριότερος πελάτης του. Συνεπώς ελέγχει την SFDM. [...]\*. Οι αιτήσεις διέλευσης εκ μέρους τρίτων ή μεριδιούχων θα εξετάζονται απευθείας από τη Γενική και την Εμπορική Διεύθυνση της SFDM [...]\*.
- (135) Ο DMM παρουσιάζει στρατηγικό ενδιαφέρον για την Elf· η διαδρομή του συμπίπτει με έναν άξονα που συνδέει τα διυλιστήρια της Elf στην Donges και το Grandpuits με το πετροχημικό συγκρότημα Elf-Atochem του Carling στη Λορένη. Ο DMM επιτρέπει στην Elf να διοχετεύει στο εσωτερικό της Γαλλίας σημαντικό τμήμα της πλεονάζουσας παραγωγής της από το διυλιστήριό της στην Donges και να μειώνει έτσι τις εξαγωγές της.

*ODC*

- (136) Η διαχείριση του ODC γίνεται από τον Trapil. Οι πετρελαιοαγωγοί ODC χρησιμοποιούνται ελάχιστα λόγω παλαιάς κατασκευής. Με στόχο τη βελτιστοποίηση των στομίων εκβολής του διυλιστηρίου της Dunkerque, η TotalFina πραγματοποίησε επενδύσεις εκσυγχρονισμού (αντλιοστάσια) στο τμήμα που συνδέει την Dunkerque με το Cambrai. [...]\*. Προς τούτο, η TotalFina έχει καθοριστική επιρροή η οποία θα ενισχυθεί ακόμη περισσότερο με τη συναλλαγή στον ODC-Nord.
- (137) Μετά τη συγκέντρωση, η TotalFina/Elf θα κατέχει το 61% περίπου του κεφαλαίου του Trapil και, όπως εξηγήθηκε παραπάνω, θα ελέγχει ή θα έχει καθοριστική επιρροή στους δύο πετρελαιοαγωγούς που θα μπορούσαν να χρησιμεύσουν ως ατελή υποκατάστατα του Trapil (DMM για την Ορλεάνη, Tours, νότια της Περιφέρειας του Παρισιού και ανατολικά της Γαλλίας, ODC-Nord για τα ανατολικά της Γαλλίας).
- (138) Όσον αφορά την Περιφέρεια του Παρισιού, όλες οι αποθήκες διανομής τροφοδοτούνται σήμερα από τον Trapil, με εξαίρεση την αποθήκη του Ferté Allais η οποία τροφοδοτείται από τον DMM. Ωστόσο, ο αγωγός DMM εμφανίζει μία ενδεχόμενη πιθανότητα ανταγωνισμού με τον αγωγό LHP/Trapil. Τα τιμολόγια, η παραγωγή, η ευελιξία των παρτίδων, η συχνότητα των κύκλων εκμετάλλευσης, καθώς και των διαδικασιών εκμετάλλευσης του DMM είναι ανάλογα με εκείνα του Trapil.
- (139) Τα προϊόντα που μεταφέρει ο DMM ανταγωνίζονται επίσης τον ODC. Τα προϊόντα κατεβαίνουν μέσω του αγωγού ODC-Nord της Dunkerque μέχρι την αποθήκη SFDM του Châlons-sur-Marne, στη συνέχεια συνεχίζουν μέχρι το Langres πριν ακολουθήσουν πάλι ανοδική πορεία μέχρι τις αποθήκες του Στρασβούργου. Ο αγωγός δεν χρησιμοποιεί πλέον σήμερα την ονομαστική του ικανότητα των 5 εκατομμυρίων m<sup>3</sup> (διακίνηση 1998: 3,4 εκατομμύρια m<sup>3</sup>) και θα μπορούσε γρήγορα να προχωρήσει μέχρι 7 εκατομμύρια m<sup>3</sup>.

- (140) Ο DMM μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την άσκηση ανταγωνιστικής πίεσης επί του Trapil. [...]\*
- (141) Ομοίως, το Συμβούλιο Ανταγωνισμού, στο οποίο προσέφυγε το Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών, εξέδωσε γνώμη στις 28 Σεπτεμβρίου 1993 όπου εκτιμά ότι η αποδοχή της υπονηφιότητας του Trapil για τη διαχείριση του DMM θα οδηγούσε σε ενίσχυση της δεσπόζουσας θέσης την οποία ήδη κατέχει ο Trapil όσον αφορά τη μεταφορά διυλισμένων προϊόντων μέσω πετρελαιοαγωγού με προορισμό την περιφέρεια του Παρισιού.
- (142) Ο νέος όμιλος TotalFina/Elf θα αντιπροσωπεύει άνω του [...] της διακίνησης του αγωγού DMM (σε όγκο) και θα έχει το [...] των ικανοτήτων διύλισης που συνδέονται μέσω του DMM και του Trapil με την περιφέρεια του Παρισιού. Η παρουσία στο κεφάλαιο του SFDM μιας βιομηχανίας διύλισης που θα ήλεγχε και θα ήταν ο πρώτος προμηθευτής προϊόντων για τους δύο πετρελαιοαγωγούς (τον Trapil και τον ODC-Nord) που είναι ανταγωνιστές του DMM θα οδηγούσε κατ' ανάγκη σε ισχυρότατη εξασθένιση του ανταγωνισμού.
- (143) Εν κατακλείδι, η κοινοποιηθείσα συγκέντρωση θα αποφέρει στην TotalFina/Elf δεσπόζουσα θέση στην αγορά μεταφοράς διυλισμένων προϊόντων μέσω πετρελαιοαγωγού στο βόρειο τμήμα της Γαλλίας.

4.2.3. *Επιπτώσεις της συγκέντρωσης στην αγορά μεταφοράς διυλισμένων προϊόντων μέσω πετρελαιοαγωγού στο νότιο τμήμα της Γαλλίας*

- Επιπτώσεις της συγκέντρωσης επί του ανταγωνισμού στα πλαίσια των πετρελαιοαγωγών

*SPMR*

- (144) Ο πετρελαιοαγωγός αυτός θα ελέγχεται μετά τη συγκέντρωση σε ποσοστό 51,6% από την TotalFina/Elf. Η Elf και η TotalFina κατέχουν το 32,5% και 14,1% του κεφαλαίου αντίστοιχα και ο Trapil, ο οποίος θα ελέγχεται από την TotalFina/Elf, κατέχει το 5%. Η συνολική συμμετοχή η οποία προκύπτει θα παραχωρήσει στο νέο φορέα δικαίωμα βέτο επί της διαχείρισης του SPMR και κατά συνέπεια ένα είδος ελέγχου. Πράγματι, στον SPMR οι αποφάσεις λαμβάνονται με πλειοψηφία δύο τρίτων.
- (145) Η εκμετάλλευση του SPMR ανατέθηκε στον Trapil για αόριστο χρόνο (τριετής προειδοποίηση). Οι κυριότεροι μεριδιούχοι του Trapil και του SPMR εκπόνησαν ένα σχέδιο για να θέσουν σε εφαρμογή συνεργασία με σκοπό να μειώσουν το κόστος διαχείρισης.
- (146) Ο SPMR υφίσταται περιστασιακά ορισμένους περιορισμούς. Αυτό μπορεί να μειώσει τις ποσότητες μέχρι 50%. Οι ποσοστώσεις αυτές επιβάλλονται κυρίως μετά τον κορεσμό ο οποίος επέρχεται κατά τις περιόδους πολύ μεγάλης ζήτησης πετρελαίου θέρμανσης σε διαστήματα που επικρατεί μεγάλο κρύο και λαμβανομένων υπόψη των προβλημάτων ευαισθησίας των εγκαταστάσεων. Στην περίπτωση αυτή η κατανομή των ποσοτήτων υπολογίζεται σε συνάρτηση με την ποσότητα που έχει μεταφέρει έκαστος ενδιαφερόμενος κατά την προηγούμενη τριετία και επομένως ασκείται προς όφελος των μεγάλων βιομηχανιών διύλισης, κυριότερων "παραδοσιακών" χρηστών των εγκαταστάσεων αυτών και εις βάρος των GMS και των λοιπών ανεξάρτητων επιχειρήσεων.

- (147) Τα σχέδια δράσης της TotalFina αναφέρονται σ' αυτές τις διακοπές εφοδιασμών [...]\*
- (148) Μετά την κοινοποιηθείσα πράξη, ο SPMR θα ελέγχεται από την TotalFina/Elf και τα κίνητρά του θα ευθυγραμμιστούν με εκείνα του βασικού μεριδιούχου του. Αυτό θα ισχύσει και για τα συμφέροντα των άλλων μεριδιούχων. Πριν από τη συγκέντρωση, όσον αφορά τη διαχείριση της εταιρείας, οι διάφορες βιομηχανίες διύλισης που συμμετέχουν στο κεφάλαιο του SPMR όφειλαν να έρχονται σε συμβιβασμό μεταξύ των ίδιων στόχων τους και κυρίως να λαμβάνουν υπόψη τη μη αμελητέα παρουσία της Elf, η οποία δεν ήταν βιομηχανία διύλισης που ανέπτυξε δραστηριότητα στη λίμνη Berge. Μετά τη συγκέντρωση και χάρη στην επικρατέστερη θέση της στο κεφάλαιο του SPMR, καθώς και του ελέγχου της στη διαχείριση, καθώς και χάρη στον έλεγχο εκ μέρους της της μοναδικής εισαγωγικής αποθήκης που συνδέεται με τον πετρελαιοαγωγό, της αποθήκης DP Fos, η TotalFina/Elf θα είναι σε θέση να προκαλέσει αύξηση των τιμών στο επίπεδο των μεταπωλητών υπηρεσιών μεταφοράς διυλισμένων προϊόντων μέσω πετρελαιοαγωγού.

- Επιπτώσεις της συγκέντρωσης επί του ανταγωνισμού μεταξύ πετρελαιοαγωγών

- (149) Ο ODC-Sud χρησιμοποιείται σήμερα ελάχιστα. Ενδέχεται το τμήμα του πετρελαιοαγωγού ODC-Sud που προέρχεται από τη λίμνη Berge (αλλά που δεν είναι ακόμα συνδεδεμένο με την αποθήκη DP Fos), το οποίο τροφοδοτεί το Στρασβούργο, να εκσυγχρονιστεί με προοπτική τη διακοπή της λειτουργίας του διυλιστηρίου του Reichstett. Επειδή το θέμα αυτό είναι αβέβαιο, ο ενδεχόμενος αυτός εκσυγχρονισμός δεν μπορεί να ληφθεί υπόψη στο πλαίσιο της ανταγωνιστικής ανάλυσης που πραγματοποιείται στην παρούσα κοινοποίηση.
- (150) Εν κατακλείδι, η κοινοποιηθείσα πράξη θα παραχωρήσει δεσπόζουσα θέση στην TotalFina/Elf στην αγορά μεταφοράς διυλισμένων προϊόντων μέσω πετρελαιοαγωγών στο νότιο τμήμα της Γαλλίας με δύο τρόπους, και με τον έλεγχο του SPMR και με την εδραίωση ρόλου επικεφαλής στους κόλπους των βιομηχανιών διύλισης που είναι μεταπωλητές υπηρεσιών μεταφοράς εντός του SPMR.

4.2.4. *Ο έλεγχος των κυβερνητικών επιτρόπων*

- (151) Η TotalFina ανέφερε ότι η συνένωση δεν θα επιτρέψει στο νέο όμιλο να εκμεταλλεύεται τους πετρελαιοαγωγούς εις βάρος των άλλων επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στην αγορά, λόγω αφενός των προστατευτικών κανονιστικών διατάξεων που διέπουν τα εν λόγω μέσα μεταφοράς (οι συνεδριάσεις των διοικητικών συμβουλίων του Trapiil, του DMM και του SPMR πραγματοποιούνται παρουσία εκπροσώπων του γαλλικού κράτους που έχουν την υποχρέωση και την εξουσία να εξασφαλίσουν την τήρηση του γενικού συμφέροντος) και, αφετέρου, των πραγματικών οικονομικών συνθηκών που διέπουν τον τρόπο λειτουργίας τους.
- (152) Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η ανταγωνιστική ισχύς μπορεί να ασκείται σε επίπεδα τα οποία δεν εμπίπτουν στην αρμοδιότητα των διευθυντικών οργάνων και κατά συνέπεια δεν είναι ορατά στους κυβερνητικούς επιτρόπους. Για παράδειγμα, ο πλήρης έλεγχος της μεταφοράς μέσω πετρελαιοαγωγού μπορεί να παρεμποδίσει την τοποθέτηση εκ μέρους ανεξάρτητων επιχειρήσεων ενδεχόμενων νέων προϊόντων ή ειδικών προϊόντων (για παράδειγμα, απαιτώντας διαφοροποιημένη μεταφορά για τα προϊόντα εμπορικού σήματος) ή σε περίοδο αλλαγής των προδιαγραφών (σήμερα, στη Γαλλία, αντικατάσταση της βενζίνης σούπερ από βενζίνη σούπερ αμόλυβδη 98 με πρόσθετες ουσίες).

- (153) Τέλος, ο έλεγχος που ασκείται από τους κυβερνητικούς επιτρόπους δεν αφαιρεί καθόλου την ελευθερία λήψης απόφασης εκ μέρους των επιχειρήσεων των πετρελαιοαγωγών. Αφήνει αρκετό περιθώριο ελιγμών στους εν λόγω επιχειρηματίες να ασκήσουν την εξουσία τους στην αγορά. Η Επιτροπή δεν θα μπορούσε λοιπόν να βασιστεί στην απλή παρουσία κυβερνητικών επιτρόπων προκειμένου να αποκλείσει τη δημιουργία ή την ενίσχυση δεσπόζουσας θέσης, δεδομένου ότι αυτοί θα μπορούσαν να κυρώσουν ενδεχόμενη κατάχρηση που θα συνέβαινε μετά τη δημιουργία ή την ενίσχυση δεσπόζουσας θέσης.

### **4.3. Συμπέρασμα**

- (154) Η κοινοποιηθείσα πράξη θα εξαλείψει τον ανταγωνισμό που θα μπορούσε να υπάρχει στα πλαίσια του πετρελαιοαγωγού Traripil. Θα υπάρχουν ίδιες επιπτώσεις όσον αφορά τον ανταγωνισμό μεταξύ των διαφόρων πετρελαιοαγωγών του βόρειου τμήματος της Γαλλίας. Για παράδειγμα, ο DMM ανταγωνίζεται οριακά τον Traripil για τον εφοδιασμό της περιφέρειας του Παρισιού και της περιφέρειας της Mans, Tours και Ορλεάνης. Ομοίως, ο DMM ανταγωνίζεται τον ODC για τον εφοδιασμό του ανατολικού τμήματος της Γαλλίας.
- (155) Εφόσον η TotalFina/Elf θα έχει τον έλεγχο των εταιρειών που διαχειρίζονται τον Traripil και τον DMM, ευλόγως μπορεί κανείς να υποστηρίξει ότι εφεξής δεν θα ασκείται καμία ανταγωνιστική πίεση μεταξύ των δύο αυτών πετρελαιοαγωγών. Επιπλέον, η συμμετοχή στο κεφάλαιο του SFDM μιας από τις βιομηχανίες διύλισης του Κάτω Σηκουάνα θα έχει ως αποτέλεσμα να περιορίσει τα κίνητρα του διαχειριστή του DMM να ασκήσει ανταγωνιστική πίεση επί του βασικού εργαλείου εξαγωγής διυλισμένων προϊόντων που προέρχονται από το συγκρότημα διύλισης της κοιλάδας του Σηκουάνα.
- (156) Η κοινοποιηθείσα συναλλαγή οδηγεί επομένως στη δημιουργία δεσπόζουσας θέσης την οποία θα κατέχει η TotalFina/Elf στις αγορές μεταφοράς διυλισμένων προϊόντων μέσω πετρελαιοαγωγών στο βόρειο και το νότιο ήμισυ της Γαλλίας.

## **5. Η ΠΩΛΗΣΗ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΣΕ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥΣ**

### **5.1. Η οικεία αγορά**

- 5.1.1. *Αγορά προϊόντος: Τα πρατήρια καυσίμων επί αυτοκινητοδρόμων ανήκουν σε διαφορετική αγορά από εκείνη που αφορά την πώληση καυσίμων εκτός αυτοκινητοδρόμων*

#### **- Εισαγωγή**

- (157) Οι λιανικές πωλήσεις καυσίμων περιλαμβάνουν τις πωλήσεις καυσίμων σε αυτοκινητιστές εντός των πρατηρίων καυσίμων. Αφορούν κυρίως τη βενζίνη και το πετρέλαιο κίνησης. Από την άποψη της ζήτησης, δεν υπάρχει καμία δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ των προϊόντων αυτών, εφόσον οι αυτοκινητιστές οφείλουν να χρησιμοποιούν το είδος καυσίμου που είναι συμβατό με το όχημά τους. Σε επίπεδο διανομής, τα δύο προϊόντα διατίθενται πάντοτε στο ίδιο σημείο πώλησης. Εξάλλου, τα μερίδια αγοράς για κάθε είδος καυσίμου συμπίπτουν λίγο-πολύ με το άθροισμα των μεριδίων αγοράς. Κατά συνέπεια, για τους σκοπούς της παρούσας υπόθεσης, οι αγορές των εξεταζόμενων προϊόντων στο κανάλι της λιανικής πώλησης αφορούν συνολικά τη λιανική πώληση καυσίμων.

- (158) Υπάρχουν πολλές κατηγορίες οδών ταχείας κυκλοφορίας στη Γαλλία, όπως οι εκχωρηθέντες αυτοκινητόδρομοι ή εκείνοι που έχουν διόδια, οι αυτοκινητόδρομοι που δεν αποτελούν αντικείμενο κρατικής εκχώρησης, οι αυτοκινητόδρομοι πέριξ των ορίων της πόλης (ring) ή τέλος ορισμένοι εθνικοί δρόμοι. Οι πρώτοι εκχωρούνται σε εταιρείες, οι δραστηριότητες των οποίων συνίστανται στην κατασκευή και εκμετάλλευση των αυτοκινητοδρόμων, με αντάλλαγμα να μπορούν κυρίως να απολαμβάνουν δικαιώματος διέλευσης (διόδια) εκ μέρους των χρηστών αυτοκινητιστών. Οι γαλλικοί αυτοκινητόδρομοι ανήκουν είτε στο κράτος, είτε σε τοπικές κοινότητες, ή, εν όλω ή εν μέρει, σε ιδιωτικές ή μικτές επιχειρήσεις. Οι τελευταίες έχουν το δικαίωμα να κατασκευάζουν και να εκμεταλλεύονται αυτοκινητοδρόμους δυνάμει "εκχωρήσεων" που τους έχουν χορηγηθεί από τις εθνικές ή τοπικές αρχές. Με τη σειρά τους χορηγούν περαιτέρω εκχωρήσεις σε λιανοπωλητές καυσίμων για την εκμετάλλευση πρατηρίων. Οι εκχωρήσεις αυτοκινητοδρόμων αφορούν χρονικά διαστήματα μεταξύ 15 και 30 ετών, αλλά εκείνες που χορηγούνται απευθείας από το κράτος ή τις τοπικές κοινότητες ανέρχονται σε γενικές γραμμές σε 30 χρόνια.
- (159) Είναι σκόπιμο να υπάρχει διάκριση της αγοράς πώλησης καυσίμων μέσω δικτύου πρατηρίων, αναλόγως του αν τα πρατήρια καυσίμων βρίσκονται επί των αυτοκινητοδρόμων ή εκτός αυτών. Πράγματι, η διάκριση αυτή είναι απαραίτητη λόγω των αξιοσημείωτων διαφορών όσον αφορά τους όρους ανταγωνισμού που χαρακτηρίζουν την πώληση καυσίμων από τις δύο αυτές κατηγορίες πρατηρίων.
- (160) Η TotalFina εκτιμά ότι η λιανική πώληση καυσίμων επί των γαλλικών αυτοκινητοδρόμων δεν αποτελεί χωριστή αγορά από εκείνη της διανομής καυσίμων εκτός αυτοκινητοδρόμων. Η TotalFina υπογραμμίζει ότι οι καταναλωτές μπορούν πάντοτε να προβούν σε πραγματική επιλογή μεταξύ των πρατηρίων καυσίμων που βρίσκονται επί του αυτοκινητοδρόμου και εκείνων που βρίσκονται εκτός. Τα οχήματα έχουν αυτονομία άνω των 600 χλμ., η οποία πρέπει να συγκριθεί με τη μέση διανυθείσα απόσταση επί αυτοκινητοδρόμου της τάξης των 100 χλμ. Επίσης, η κίνηση στον αυτοκινητόδρομο ανανεώνεται σταθερά με τις εισόδους και τις εξόδους κατά μέσο όρο κάθε 30 χλμ. Ασχέτως του δρομολογίου τους, οι αυτοκινητιστές έχουν πάντα τη δυνατότητα να εφοδιαστούν εκτός αυτοκινητοδρόμου. Οι παράγοντες αυτοί ερμηνεύονται με τη διαβατότητα των αυτοκινητοδρόμων έναντι του τομέα εκτός αυτοκινητοδρόμου, πολύ ισχυρό ποσοστό επίσκεψης εκ μέρους πελατών ([...]\* της κίνησης) στα πρατήρια καυσίμων επί αυτοκινητοδρόμου και μείωση των πωλούμενων ποσοτήτων επί των αυτοκινητοδρόμων. Επιπλέον, στη Γαλλία, οι αυτοκινητιστές, εφόσον δεν είναι συχνοί χρήστες ενός τμήματος του αυτοκινητοδρόμου, ενημερώνονται τακτικά, με ειδικά φυλλάδια, για τις αποκλίσεις των τιμών μεταξύ των πρατηρίων που βρίσκονται επί αυτοκινητοδρόμου και των άλλων.
- Οι διαφορές στις τιμές φανερώουν χωριστές αγορές
- (161) Σύμφωνα με τα στοιχεία που προσκόμισε η TotalFina, οι τιμές των καυσίμων που εφαρμόζονται στους αυτοκινητοδρόμους για την αμόλυβδη 98 είναι κατά [...]\* υψηλότερες (μέσος όρος κατά την περίοδο από 1ης Ιανουαρίου 1998 μέχρι 30 Σεπτεμβρίου 1999) από εκείνες που εφαρμόζονται εκτός αυτοκινητοδρόμων. Η εν λόγω διαφορά τιμής δεν αντικατοπτρίζει ωστόσο τη διαφορά των μέσων τιμών στην αγορά γιατί βασίζεται στις τιμές που έχει τιμολογήσει η TotalFina. Η σύγκριση των τιμών που έχει τιμολογήσει η TotalFina στους αυτοκινητοδρόμους (που είναι αντιπροσωπευτικές των τιμολογηθεισών τιμών) με εκείνες που τιμολογούν τα GMS εκτός αυτοκινητοδρόμου φανερώνει αντιθέτως μέση διαφορά της τάξης του [...]\* για

το ίδιο χρονικό διάστημα. Σύγκριση των μέσων τιμών όλων των σημάτων επί αυτοκινητοδρόμου με τις μέσες τιμές όλων των σημάτων εκτός αυτοκινητοδρόμου παρέχει τιμές υψηλότερες κατά [...] από εκείνες που εφαρμόζονταν εκτός αυτοκινητοδρόμου το 1998 (έναντι [...] το 1997 και [...] το 1996).

- (162) Στην απάντησή της στην κοινοποίηση αιτιάσεων, η TotalFina εξηγεί ότι για τον ορισμό μιας αυτόνομης αγοράς η Επιτροπή δεν μπορούσε να βασιστεί αποκλειστικά στην απόκλιση των τιμών, κυρίως διότι οι αποκλίσεις τιμών μεταξύ των πρατηρίων καυσίμων επί και εκτός αυτοκινητοδρόμου θα ήταν ανάλογες με εκείνες που υφίστανται μεταξύ των πρατηρίων που λειτουργούν εκτός αυτοκινητοδρόμου. Το 1998, οι μέσες τιμές που τιμολόγησε η TotalFina (η βιομηχανία διύλισης που εμφανίζει τις υψηλότερες μέσες τιμές) εκτός αυτοκινητοδρόμου υπερέβαιναν κατά [...] τις μέσες τιμές των GMS και κατά [...] τις μέσες τιμές εκτός αυτοκινητοδρόμου, αλλά υπολείπονταν κατά [...] των μέσων τιμών όλων των εμπορικών σημάτων επί των αυτοκινητοδρόμων. Η διαβεβαίωση αυτή δεν είναι πειστική. Αρχικά, όπως εξηγεί η παρούσα απόφαση, η διαφορά μεταξύ των τιμών που εφαρμόζονται εκτός και επί αυτοκινητοδρόμων προκύπτει από τους διαφορετικούς όρους της διασταύρωσης της προσφοράς και της ζήτησης. Η σύγκριση των αποκλίσεων των τιμών όπως προτείνει η TotalFina δεν ενδείκνυται προς χρήση με την έννοια ότι, εκτός αυτοκινητοδρόμων, δεν υπάρχει γεωγραφική συνέχεια μεταξύ των πρατηρίων καυσίμων που έχουν υψηλότερη τιμή όπως συμβαίνει με τους αυτοκινητοδρόμους.
- (163) Η εν λόγω διαφορά τιμής, παρότι εν μέρει δικαιολογείται από τις πιο υψηλές επιβαρύνσεις που αντιμετωπίζουν οι επιχειρήσεις (κυρίως λόγω του τέλους που πρέπει να καταβάλουν στην εταιρεία εκχώρησης, καθώς και των υποχρεώσεων συνεχούς λειτουργίας, παροχής συναφών υπηρεσιών, κλπ.), δεν θα μπορούσε να είναι μόνιμη αν τα πρατήρια καυσίμων επί των αυτοκινητοδρόμων βρίσκονταν σε πραγματικό ανταγωνισμό με τα άλλα πρατήρια που βρίσκονται πλησίον αυτοκινητοδρόμου. Πράγματι, εάν ο καταναλωτής είχε πραγματική επιλογή μεταξύ των δύο εναλλακτικών δυνατοτήτων εφοδιασμού, οι τιμές θα ευθυγραμμίζονταν σε μία ενιαία τιμή αγοράς, που θα αντανάκλούσε τόσο την προσφορά των πρατηρίων επί αυτοκινητοδρόμου όσο και εκείνων εκτός αυτοκινητοδρόμου.
- (164) Ομοίως, η εξέταση των σχέσεων μεταξύ των καθημερινών ή εβδομαδιαίων διακυμάνσεων των τιμών μεταξύ των μέσων όρων που προσκόμισε η TotalFina, εκτός αυτοκινητοδρόμου και επί αυτοκινητοδρόμου, για το διάστημα από 1ης Ιανουαρίου 1998 έως 30 Σεπτεμβρίου 1999 αποκαλύπτει ανύπαρκτο ή ελάχιστο συσχετισμό [...] αν ληφθεί υπόψη η ομοιογένεια των τιμών χονδρικής για την εν λόγω δραστηριότητα διανομής. Οι τιμές εκτός αυτοκινητοδρόμου εμφάνισαν στη διάρκεια του 1998 την τάση να προσαρμόζονται ταχύτερα στις πτώσεις του οίκου οικονομικών αξιολογήσεων Platt, σε σχέση με τις τιμές επί αυτοκινητοδρόμου. Η διαφορά μεταξύ των μέσων τιμών χωρίς φόρο για την αμόλυβδη 98 ανεβαίνει από [...] centimes ανά λίτρο τον Ιανουάριο του 1998 σε [...] centimes το Δεκέμβριο του 1998. Αντιθέτως, η συνεχής άνοδος των τιμών του οίκου Platt δεν συνοδεύτηκε από μείωση της εν λόγω διαφοράς η οποία το Σεπτέμβριο του 1999 ανερχόταν σε [...] centimes.

(165) Τέλος, η ύπαρξη σημαντικών αποκλίσεων στις τιμές μεταξύ της πώλησης καυσίμων επί αυτοκινητοδρόμων εν γένει και της πώλησης καυσίμων εκτός αυτοκινητοδρόμων αναγνωρίζεται στις συγγραφές υποχρεώσεων των Νομαρχιακών Διευθύνσεων Εφοδιασμού (DDE). Οι DDE είναι οι παρέχουσες την άδεια αρχές για την εκχώρηση πρατηρίων καυσίμων σε μη εκχωρηθέντες αυτοκινητοδρόμους. [...]\*

- Η ζήτηση καυσίμων στους αυτοκινητοδρόμους υπακούει σε άλλες παραμέτρους σε σχέση με τη ζήτηση καυσίμων εκτός αυτοκινητοδρόμων

(166) Η εξέταση της μέσης κατανάλωσης εκτός και επί αυτοκινητοδρόμων (πρβλ. τον παρακάτω πίνακα) φανερώνει ταυτόσημες τάσεις για την πώληση καυσίμων επί και εκτός αυτοκινητοδρόμου. Δεν είναι επομένως προφανές, όπως υποστηρίζει η TotalFina, ότι υπάρχει πράγματι μεταφορά της ζήτησης προς τα πρατήρια καυσίμων που βρίσκονται εκτός αυτοκινητοδρόμου. Ως εκ τούτου, το επιχείρημα αυτό δεν είναι κατάλληλο για να καταδείξει ότι οι δύο κατηγορίες καυσίμων βρίσκονται σε ανταγωνισμό μεταξύ τους.

	<u>1994</u>	<u>1995</u>	<u>1996</u>	<u>1997</u>	<u>1998</u>
<b><u>ΠΟΣΟΤΗΤΑ ΠΟΥ ΠΩΛΗΘΗΚΕ ΕΠΙ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΩΝ (ΣΕ ΚΤ)</u></b>					
Βενζίνη	908	852	799	788	781
Πετρέλαιο κίνησης	<u>1449</u>	<u>1519</u>	<u>1509</u>	<u>1587</u>	<u>1684</u>
	2357	2371	2308	2375	2465
<b><u>ΔΙΑΝΙΚΕΣ ΠΩΛΗΣΕΙΣ (ΣΕ ΚΤ)</u></b>					
Βενζίνη	16122	15379	14738	14377	14289
Πετρέλαιο κίνησης	<u>15649</u>	<u>16532</u>	<u>17139</u>	<u>18118</u>	<u>19005</u>
	31771	31911	31877	32495	33294

(167) Στην απάντησή της στην κοινοποίηση αιτιάσεων, η TotalFina προσκόμισε άλλες σειρές στοιχείων που κατά την άποψή της αποδείκνυαν ότι οι πωλήσεις καυσίμων επί αυτοκινητοδρόμου δεν έχουν ακολουθήσει την αύξηση του αριθμού των χιλιομέτρων που διανύονται επί αυτοκινητοδρόμου. Κατά την TotalFina, η εξέλιξη αυτή εξηγείται από τον ανταγωνισμό που ασκούν τα GMS τα οποία κερδίζουν πωλήσεις εις βάρος των πρατηρίων καυσίμων που βρίσκονται επί αυτοκινητοδρόμων. Ωστόσο, η εξήγηση αυτή αγνοεί την εξέλιξη του χαρακτήρα της κίνησης επί αυτοκινητοδρόμου βάσει της οποίας μειώνεται η κατανάλωση ανά μονάδα, ενώ αυξάνεται το μερίδιο της διαμετακόμισης βραχείας απόστασης.

(168) Η ζήτηση καυσίμων επί αυτοκινητοδρόμων ανταποκρίνεται όπως φαίνεται και σε άλλες παραμέτρους σε σχέση με τη ζήτηση καυσίμων εκτός αυτοκινητοδρόμων. Οι αυτοκινητιστές παίρνουν τον αυτοκινητόδρομο για να επωφεληθούν από την ταχεία κυκλοφορία, καθώς και από όλες τις άλλες υπηρεσίες που είναι ενσωματωμένες στη δομή εκμετάλλευσης ενός αυτοκινητοδρόμου, όπως ο εφοδιασμός σε καύσιμα, τα εστιατόρια, η ανάπαυση, κλπ. Συνέπεια της επιλογής αυτής είναι μικρότερη ευαισθητοποίηση στις τιμές των καυσίμων. Το γεγονός ότι πληρώνουν διόδια ενισχύει ασφαλώς το δισταγμό τους να χάνουν χρόνο στην αναζήτηση ενός

φθηνότερου πρατηρίου καυσίμων εκτός αυτοκινητοδρόμου, αλλά δεν είναι αποφασιστικός παράγοντας. Δεν υφίσταται επομένως λόγος να γίνεται διάκριση μεταξύ πρατηρίων καυσίμων επί αυτοκινητοδρόμου αναλόγως του αν επιβάλλονται διόδια ή όχι (για τους ίδιους λόγους, η γερμανική αρχή ανταγωνισμού έκρινε, στο παρελθόν, ότι οι γερμανικοί αυτοκινητόδρομοι, παρόλο που δεν υποβάλλονται στην καταβολή διοδίων, αποτελούσαν χωριστή αγορά από την υπόλοιπη αγορά διανομής καυσίμων) [...]\*

- (169) Στην απάντησή της στην κοινοποίηση αιτιάσεων, η TotalFina επέμεινε στο γεγονός ότι οι πελάτες ασκούν ελεύθερη επιλογή σταματώντας να προμηθευτούν καύσιμα σε ένα πρατήριο καυσίμων επί αυτοκινητοδρόμου, διότι θα μπορούσαν να τα προμηθευτούν και εκτός αυτοκινητοδρόμου. [...]\*
- (170) Έτσι, η TotalFina εξηγεί ότι ένα ισχύον ποσοστό χρηστών προμηθεύεται καύσιμα επί των αυτοκινητοδρόμων και ότι αυτή η επιλογή επηρεάζεται σε ένα μικρό βαθμό από το επίπεδο των τιμών, υπογραμμίζει απλώς το διαφορετικό χαρακτήρα της ζήτησης σε σχέση με τη ζήτηση καυσίμων εκτός αυτοκινητοδρόμου.
- (171) Ο διαφορετικός χαρακτήρας της ζήτησης καυσίμων επί αυτοκινητοδρόμων έχει επίσης εποχιακό χαρακτήρα. Σημαντικό μέρος των ετήσιων πωλήσεων επί των γαλλικών αυτοκινητοδρόμων πραγματοποιούνται κατά τους μήνες των διακοπών. Όσον αφορά κυρίως την κατανάλωση βενζίνης, μόνο τον Ιούλιο και τον Αύγουστο η κατανάλωση αντιστοιχεί σε ποσοστό άνω του 30% των πωλήσεων (20% για τα πρατήρια καυσίμων εκτός αυτοκινητοδρόμου). Αν προστεθούν ο Απρίλιος και ο Μάιος, το ποσοστό υπερβαίνει το 50% περίπου των ετήσιων πωλήσεων. Η τάση αυτή, παρότι είναι λιγότερο έντονη, μπορεί να παρατηρηθεί και για το πετρέλαιο κίνησης. Σε γενικές γραμμές, όλους τους μήνες που περιλαμβάνουν διαστήματα διακοπών παρατηρούνται υψηλότερες πωλήσεις.

- Διαφορετικές προϋποθέσεις εισόδου και ανταγωνισμού

- (172) Οι επιχειρήσεις των πρατηρίων καυσίμων που βρίσκονται σε εκχωρηθέντες αυτοκινητοδρόμους είναι, στην πλειονότητά τους, βιομηχανίες διύλισης, κάθετα ενταγμένες, που πωλούν τα καύσιμα που παράγουν με τα δικά τους εμπορικά σήματα. Οι βιομηχανίες διύλισης είναι ταυτόχρονα ιδιοκτήτες και συχνά υπεύθυνοι εκμετάλλευσης των πρατηρίων επί αυτοκινητοδρόμων. Εν πάση περιπτώσει, όσον αφορά την πώληση καυσίμων έχουν απόλυτο και συγκεντρωτικό έλεγχο της εμπορικής πολιτικής των πρατηρίων τους που βρίσκονται επί αυτοκινητοδρόμων. Η διαχείριση των πρατηρίων καυσίμων επί αυτοκινητοδρόμου διαφέρει όπως φαίνεται από τη διαχείριση των πρατηρίων εκτός αυτοκινητοδρόμου. [...]\*
- (173) [...]\*
- (174) Τα σήματα των βιομηχανιών διύλισης που είναι παρούσες στους γαλλικούς αυτοκινητοδρόμους ανέρχονται σε έξι (TotalFina, Elf, Shell, BP, Esso και Agip). Σε ολόκληρο το γαλλικό δίκτυο αυτοκινητοδρόμων, κατόρθωσαν να εγκατασταθούν μόνο τρεις επιχειρήσεις άλλες πλην βιομηχανιών διύλισης, δύο ανεξάρτητες (η Dyneff και η Avia) και ένα GMS (Leclerc). Οι τρεις αυτές επιχειρήσεις αντιπροσωπεύουν ποσοστό χαμηλότερο του 2% των πρατηρίων καυσίμων και των ποσοτήτων. Αξιοσημείωτη είναι η διαφορά ως προς τη διάρθρωση της προσφοράς εκτός αυτοκινητοδρόμων. Πράγματι, πέρα από την παρουσία των GMS, που αποτελούν άνω του ημίσεως της αγοράς πώλησης καυσίμων, στον τομέα αυτόν δραστηριοποιούνται πολυάριθμοι άλλοι επιχειρηματίες, είτε πρόκειται για



βιομηχανίες διύλισης είτε για ανεξάρτητους. Έτσι, η TotalFina, σε όλα τα εσωτερικά έγγραφα τα οποία διαβίβασε στην Επιτροπή σχετικά με την λιανική πώληση καυσίμων, φροντίζει να υπολογίζει τη διαφορά της μέσης τιμής με τα GMS όσον αφορά τις τιμές τους εκτός αυτοκινητοδρόμου.

- (175) Πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι οι προϋποθέσεις εισόδου στην αγορά των αυτοκινητοδρόμων είναι αισθητά διαφορετικές από εκείνες που αφορούν την αγορά εκτός αυτοκινητοδρόμων. Για τη λειτουργία ενός πρατηρίου καυσίμων επί αυτοκινητοδρόμου πρέπει να ληφθεί άδεια από την εταιρεία η οποία έχει αναλάβει τη διαχείριση του αυτοκινητοδρόμου, με τη μορφή περαιτέρω εκχώρησης (ή όσον αφορά τους μη εκχωρηθέντες αυτοκινητοδρόμους κατευθείαν από το κράτος). Προς τούτο γίνονται προσκλήσεις υποβολής προσφορών και χορηγούνται χώροι σε συνάρτηση με την ικανότητα του υπονηφίου να ανταποκριθεί σε μία ειδική συγγραφή υποχρεώσεων. Εξάλλου, σε συνέχεια συμφωνίας που συνήφθη το 1992 μεταξύ της Γαλλικής Ένωσης Πετρελαιοβιομηχανιών και της Ένωσης Εταιρειών Αυτοκινητοδρόμων με Διόδια, είναι ανοικτή η δυνατότητα για τους σημερινούς επιχειρηματίες πρατηρίων καυσίμων επί αυτοκινητοδρόμων να παρατείνουν την εκχώρηση σε συνάρτηση με διαφορετικές οικονομικές δεσμεύσεις των πρατηρίων, όσον αφορά τη διαρρύθμιση των εκμεταλλεζόμενων χώρων. Η εν λόγω διάταξη θα μπορούσε να διαιωνίσει ορισμένες εκχωρήσεις και να περιορίσει έτσι ακόμη περισσότερο την πρόσβαση νεοεισερχόμενων στην αγορά.

- Συμπέρασμα

- (176) Εκ των ανωτέρω προκύπτει ότι υφίσταται χωριστή ζήτηση για τα πρατήρια καυσίμων επί αυτοκινητοδρόμων τα χαρακτηριστικά της οποίας είναι διαφορετικά από εκείνα τη ζήτησης εκτός αυτοκινητοδρόμων και ότι η προσφορά καυσίμων επί των αυτοκινητοδρόμων δεν περιορίζεται από την προσφορά καυσίμων εκτός αυτοκινητοδρόμων. Η διαπίστωση αυτή επιβεβαιώνεται από τις σημαντικές και παρατεταμένες αποκλίσεις τιμών μεταξύ των καυσίμων που πωλούνται εκτός και επί αυτοκινητοδρόμων. Η σχετική αγορά προϊόντος είναι επομένως η αγορά της πώλησης καυσίμων επί αυτοκινητοδρόμων.

5.1.2. *Γεωγραφική αγορά: Υπάρχει μία αλυσιδωτή δυνατότητα υποκατάστασης σε κάθε αυτοκινητόδρομο μεταξύ των πρατηρίων καυσίμων*

- (177) Η TotalFina υποστηρίζει ότι η ανάλυση των όρων ανταγωνισμού επί αυτοκινητοδρόμου πρέπει να γίνεται ανά τμήμα 100 έως 150 χλμ. Για να τεκμηριώσει την άποψή της, η TotalFina βασίζεται στην απόφαση Total/Petrofina. Δεν προβαίνει ωστόσο στη διαπίστωση ότι ο γεωγραφικός ορισμός της αγοράς έχει παραμείνει ανοικτός. Αντιθέτως, η απόφαση βάσει του άρθρου 8 του κανονισμού για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων στην υπόθεση Exxon/Mobil υιοθετεί έναν ορισμό που καλύπτει το σύνολο των αυτοκινητοδρόμων με διόδια.

- (178) Η ανάλυση που προτείνει η TotalFina είναι τεχνητή διότι δεν αντανακλά το αποτέλεσμα ντόμινο ή το αλυσιδωτό αποτέλεσμα από το ένα πρατήριο καυσίμων στο άλλο. Η μέση απόσταση μεταξύ δύο πρατηρίων καυσίμων που βρίσκονται σε αυτοκινητόδρομο ανέρχεται σε 40 χλμ. περίπου. Από τις πληροφορίες που διαβίβασε η TotalFina προκύπτει ότι τα πρατήρια καυσίμων με το εμπορικό σήμα "Total" [...]\*. Το γεγονός ότι κάθε πρατήριο προβαίνει με τη σειρά του σε μία παρόμοια μέτρηση είναι ένα από τα στοιχεία που συνηγορούν υπέρ ενός ορισμού της αγοράς που να περιλαμβάνει τουλάχιστον όλα τα πρατήρια που βρίσκονται επί ενός αυτοκινητοδρόμου.

- (179) Η TotalFina εκτιμά ότι τα πρατήρια καυσίμων επί αυτοκινητοδρόμου τα οποία βρίσκονται σε εκχωρηθέντα τμήματα των αυτοκινητοδρόμων όπου οι αυτοκινητιστές δεν υποχρεούνται ακόμη να καταβάλουν διόδια δεν υποβάλλονται στους ίδιους ανταγωνιστικούς εξαναγκασμούς με εκείνα που βρίσκονται στα τμήματα που γειτνιάζουν με το χώρο των διοδίων.
- (180) Παρότι τα στοιχεία αυτά δεν ήταν διαθέσιμα στις προγενέστερες υποθέσεις, η TotalFina υπέβαλε τις εβδομαδιαίες μετρήσεις των τιμών που χρεώνουν τα πρατήρια των ανταγωνιστών επί των αυτοκινητοδρόμων, καθώς και τις τιμές που χρεώνουν τα δικά της πρατήρια. Με την ανάγνωση των στοιχείων αυτών, μπορεί να διευκρινιστούν τα επιχειρήματα που επελέγησαν στην υπόθεση Exxon/Mobil τα οποία εστιάστηκαν στα τμήματα του αυτοκινητοδρόμου που βρίσκονται μεταξύ των διοδίων. Οι τιμές που χρεώνουν τα πρατήρια καυσίμων που βρίσκονται πλησίον των διοδίων δεν εμφανίζουν σημαντικές διακυμάνσεις σε σχέση με τις τιμές των λοιπών πρατηρίων που βρίσκονται επί αυτοκινητοδρόμων.
- (181) Οι μόνες εξαιρέσεις που εμφανίζονται κατά την ανάγνωση των μέσων τιμών που τιμολογούνται είναι τα ακόλουθα πρατήρια καυσίμων: [...]\*. Τα πρατήρια αυτά έχουν πιθανόν παρεμβληθεί σε τμήματα των αυτοκινητοδρόμων τα οποία χρησιμοποιούνται ουσιαστικά για την καθημερινή διαμετακόμιση. Για παράδειγμα, το πρατήριο [...]\* μετρά τις τιμές του πρατηρίου [...]\* που βρίσκεται απέναντι και δύο πρατηρίων επί της γειτονικής εθνικής οδού [...]\*.
- (182) Πρέπει να σημειωθεί ότι οι μετρήσεις τιμών φανερώνουν ότι τα πρατήρια καυσίμων που βρίσκονται επί αυτοκινητοδρόμων (ή επί τμημάτων τους) που δεν έχουν εκχωρηθεί [...]\* εμφανίζουν παρόμοια χαρακτηριστικά τιμών με εκείνα των σταθμών που βρίσκονται επί των εκχωρηθέντων αυτοκινητοδρόμων. Συνεπώς, οι αυτοκινητόδρομοι αυτοί πρέπει να περιληφθούν στην αγορά.
- (183) Φαίνεται ωστόσο ότι πρέπει να αποκλειστούν από τη σχετική αγορά ορισμένοι αυτοκινητόδρομοι που εμφανίζουν τιμές ανάλογες εκείνων που εφαρμόζονται στην αγορά εκτός αυτοκινητοδρόμου. Στις περισσότερες περιπτώσεις, οι αυτοκινητόδρομοι αυτοί βρίσκονται σε αστικοποιημένη ζώνη όπως [...]\*.
- 5.1.3. *Γεωγραφική αγορά: Οι περισσότεροι αυτοκινητόδρομοι διασταυρώνονται, πράγμα που στην πράξη επεκτείνει την αγορά στην πώληση καυσίμων σε ολόκληρο το δίκτυο αυτοκινητοδρόμων της Γαλλίας*
- (184) Ο παρακάτω πίνακας παρέχει απεικόνιση του βαθμού διασύνδεσης μεταξύ των διαφόρων γαλλικών αυτοκινητοδρόμων.



- (185) Ο βαθμός διασύνδεσης μεταξύ των αυτοκινητοδρόμων επιφέρει ένα αλυσιδωτό αποτέλεσμα που επεκτείνεται από τον ένα αυτοκινητόδρομο στον άλλον. Έτσι, ένα πρατήριο που βρίσκεται πλησίον μιας διακλάδωσης μεταξύ δύο αυτοκινητοδρόμων κατά τον καθορισμό των τιμών του θα λάβει υπόψη τις τιμές που χρεώνουν οι ανταγωνιστές του στους δύο κλάδους της διακλάδωσης.
- (186) [...]\*
- (187) Προκύπτει ότι οι αστικές ζώνες τις οποίες διασχίζουν αυτοκινητόδρομοι μέσω περιφερειακών οδών ή αστικών αυτοκινητοδρόμων όπως το Bordeaux, η Λυών, η Μασσαλία, η Nantes και το Παρίσι δύνανται να συνιστούν αρκετά σημαντικές διακοπές του υπεραστικού δικτύου αυτοκινητοδρόμων έτσι ώστε οι όροι του ανταγωνισμού να μην είναι οι ίδιοι μεταξύ, για παράδειγμα, των αυτοκινητοδρόμων που ξεκινούν από το Βορρά και εκείνων που φτάνουν από το Νότο. Αυτό ισχύει προφανώς για την περιφέρεια του Παρισιού λόγω της έντασης της κυκλοφορίας, καθώς και του εύρους της. Δεν είναι βέβαιο ότι αυτό ισχύει για τις άλλες προαναφερθείσες ζώνες οι οποίες έχουν πιο περιορισμένο εύρος και στις οποίες η διερχόμενη κυκλοφορία είναι ενδεχομένως σημαντικότερη.
- (188) Εν κατακλείδι, υφίσταται ενιαία αγορά πώλησης καυσίμων επί αυτοκινητοδρόμων στη Γαλλία. Περιλαμβάνει τουλάχιστον τους αυτοκινητοδρόμους που αναφέρονται στα σημεία από (i) έως (iii) παρακάτω. Ακόμη και αν υποθεθεί ότι οι αστικές ζώνες αποτελούν πράγματι φυσικό σύνορο μεταξύ των αυτοκινητοδρόμων, το παιχνίδι των διασυνδέσεων μεταξύ αυτοκινητοδρόμων θα οδηγούσε τότε στον ορισμό τριών πιθανών σχετικών αγορών σε κάθε μία από τις οποίες υπάρχει μία αλυσιδωτή δυνατότητα υποκατάστασης που καταλήγει σε χωριστή αγορά. Τα σύνολα αυτά είναι τα ακόλουθα:
- (i) Νορμανδία / Βόρεια / Ανατολικά : A13, A16, A26, A28, A1, A2, A4, A5, A19, A6, A39, A36, A35, A40, A41 και A43·
  - (ii) Δυτικά / Νότια : A8, A11, A81, A10, A85, A83, A71, A72, A75, A9, A7, A46, A48, A49, A50, A52, A61, A62 και A20·
  - (iii) Νοτιοδυτικά : A63 και A64.

#### 5.1.4. Ουσιαστικό τμήμα της κοινής αγοράς

- (189) Έκαστο των συνόλων αυτών συνιστά ουσιώδες τμήμα της κοινής αγοράς. Πρώτον καλύπτουν πολύ εκτεταμένες από γεωγραφική άποψη ζώνες του γαλλικού εδάφους. Στη συνέχεια, έκαστο συνδέεται με τα δίκτυα αυτοκινητοδρόμων των γειτονικών κρατών μελών. Αποκτούν συνεπώς πρωταρχική σημασία για τη διακίνηση εμπορευμάτων, καθώς και την κυκλοφορία προσώπων στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Πράγματι, το 79% των επίγειων συναλλαγών της Γαλλίας γίνονται οδικώς. Η αξία των εμπορευμάτων που μεταφέρονται οδικώς ανέρχεται σε ποσοστό 92% των συναλλαγών με τα άλλα κράτη μέλη. Τελικά, από γενικές στατιστικές που διανέμει η Υπηρεσία Τεχνικών Μελετών Οδών και Αυτοκινητοδρόμων του Υπουργείου Εφοδιασμού, Μεταφορών και Στέγασης ότι, κατά μέσο όρο, το 10% των ελαφρών οχημάτων και το 30% των βαρέων οχημάτων που χρησιμοποιούν το γαλλικό δίκτυο αυτοκινητοδρόμων προέρχονται από το εξωτερικό. Αυτό σημαίνει ότι η ζήτηση καυσίμων επί των αυτοκινητοδρόμων έχει ενδεχομένως ευρωπαϊκό χαρακτήρα ανεξαρτήτως του εκάστοτε αυτοκινητοδρόμου.

## 5.2. Ανταγωνιστική ανάλυση

(190) Οι εκτιμήσεις που ακολουθούν βασίζονται σε έναν εθνικό ορισμό της αγοράς. Η ίδια ανάλυση θα εξακολουθούσε, ωστόσο, να ισχύει και αν οι γεωγραφικές αγορές ακολουθούσαν τις τρεις ομάδες αυτοκινητοδρόμων που παρουσιάστηκαν παραπάνω. Πράγματι, τα επίπεδα συγκέντρωσης είναι σχετικά παρόμοια, ενώ σε κάθε μία από τις τρεις αγορές αναπτύσσουν δραστηριότητα οι ίδιες επιχειρήσεις.

### 5.2.1. Τρέχουσα κατάσταση του ανταγωνισμού

(191) Όπως αναφέρεται και στην απόφαση Exxon/Mobil, η αγορά της πώλησης καυσίμων επί των αυτοκινητοδρόμων εμφανίζει σαφώς ανταγωνιστικό έλλειμμα. Πρώτον, ο ανταγωνισμός ασκείται ουσιαστικά σε επίπεδο τιμών. Υπάρχει ελάχιστο περιθώριο ελιγμών όσον αφορά τις άλλες παραμέτρους του ανταγωνισμού. Τα καύσιμα είναι ομοιογενή προϊόντα και εμφανίζουν ελάχιστο βαθμό τεχνολογικής καινοτομίας. Οι ποσότητες που πωλούνται στην αγορά εμφανίζουν ασθενείς διακυμάνσεις. Έπειτα, είναι εύκολο για τις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στην αγορά να προβλέψουν τις ενέργειες των ανταγωνιστών τους και να αντιδράσουν σε αυτές. Η προσφορά εμφανίζει ιδιαίτερα συγκεντρωτικό χαρακτήρα, οι πληροφορίες όσον αφορά τις τιμές είναι σχεδόν άμεσα διαθέσιμες. Επίσης, οι επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στην εν λόγω αγορά εμφανίζουν παρόμοια χαρακτηριστικά όσον αφορά το κόστος, την κάθετη ένταξη και την παρουσία τους επί του γαλλικού εδάφους. Τέλος, η ζήτηση είναι πολύ ανελαστική στις τιμές. Ο συνδυασμός των παραγόντων αυτών οδηγεί σε μία διάρθρωση της αγοράς που ευνοεί την εφαρμογή άκρως ανταγωνιστικών τιμών.

#### 5.2.1.1. Οι τιμές είναι η μόνη παράμετρος ανταγωνισμού που διαθέτουν οι παράγοντες της αγοράς

(192) Πέραν των τιμών μεταξύ των καυσίμων που προσφέρουν οι επιχειρήσεις στην αγορά υπάρχουν ελάχιστοι παράγοντες διαφοροποίησης. Τα καύσιμα αποτελούν ανταλλάξιμο αγαθό που εμφανίζει χαρακτήρα τέτοιο ώστε οι βιομηχανίες διύλισης να προσφεύγουν συστηματικά στην πρακτική των συμφωνιών ανταλλαγής για τον εφοδιασμό των πρατηρίων καυσίμων τους.

(193) Οι πετρελαιοβιομηχανίες έχουν προσπαθήσει να διαφοροποιήσουν τα πρατήριά τους που βρίσκονται εκτός αυτοκινητοδρόμων, αλλά αυτό είχε προφανώς ελάχιστο αντίκτυπο στην προσφορά επί των αυτοκινητοδρόμων λόγω των παρόμοιων και απαιτητικών συγγραφών υποχρεώσεων των επιχειρήσεων αυτοκινητοδρόμων.

(194) Η λιανική πώληση καυσίμων είναι μία αγορά που χαρακτηρίζεται από ισχυρή τεχνική καινοτομία. Η τεχνική πρόοδος εκφράζεται με σταδιακές και σχετικά αργές μεταβολές στις μεθόδους και τα προϊόντα παρά με απότομες και επαναστατικές αλλαγές.

(195) Ουσιαστικά λοιπόν, ο ανταγωνισμός όσον αφορά την πώληση καυσίμων επί των αυτοκινητοδρόμων μπορεί να εκφραστεί στην πράξη μόνο επί των τιμών.

### 5.2.1.2. Ισχνά κίνητρα για την άσκηση ανταγωνισμού επί των τιμών

- (196) Όπως αναφέρει η TotalFina, στη Γαλλία η ζήτηση καυσίμων επί αυτοκινητοδρόμων είναι σχετικά στάσιμη. Από τη διαπίστωση αυτή προκύπτει ότι οι παράγοντες της εν λόγω αγοράς εμφανίζουν κάποια αβεβαιότητα σχετικά με την εξέλιξη της αγοράς καθώς και περιορισμένα κίνητρα να προβούν σε ανταγωνισμό για να κατακτήσουν μεγαλύτερο μερίδιο της μελλοντικής ζήτησης.
- (197) Ο παρακάτω πίνακας παρέχει μία εκτίμηση των μεριδίων αγοράς (σε όγκο και σε αριθμό πρατηρίων καυσίμων στο σύνολο των γαλλικών αυτοκινητοδρόμων) της TotalFina, της Elf, καθώς και των ανταγωνιστών τους για το 1998.

	Πρατήρια καυσίμων	Μερίδια αγοράς σε σχέση με τον αριθμό των πρατηρίων	Μερίδια αγοράς σε σχέση με τον όγκο
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%]*
Άλλα	[...]*	[<5%]*	[<5%]*

- (198) Λόγω του μακροπρόθεσμου χαρακτήρα των εκχωρήσεων πρατηρίων καυσίμων, τα παραπάνω αριθμητικά στοιχεία έχουν ελάχιστη πιθανότητα να παρουσιάσουν σημαντικές διακυμάνσεις στο μέλλον, ενώ κατά τα τελευταία έτη τα ποσοστά έχουν μεταβληθεί ελάχιστα.
- (199) Τα αριθμητικά αυτά στοιχεία παρέχουν μία ένδειξη συγκέντρωσης πριν από την πράξη συγκέντρωσης μεταξύ των τεσσάρων μεγαλύτερων λιανοπωλητών της τάξης του 88% περίπου με δείκτη HHI 2 444. Οι δύο αυτές μετρήσεις φανερώνουν μία αγορά με έντονα συγκεντρωτικό χαρακτήρα.
- (200) Υπάρχουν τρεις κατηγορίες επιχειρήσεων. Πρώτον, η TotalFina είναι επικεφαλής με μερίδιο αγοράς [30-40%]\* περίπου. [...]\*. Η δεύτερη κατηγορία περιλαμβάνει την Elf, τη Shell, την Esso και την BP/Mobil με μερίδια αγοράς μεταξύ 10% και 20%. Τελικά, υπάρχουν και μικρές επιχειρήσεις όπως η Agip (7 πρατήρια καυσίμων), η Avia (8 πρατήρια) ή η Dyneff (2 πρατήρια). [...]\*.
- (201) Η ισχυρή συγκέντρωση που παρατηρείται στην αγορά δημιουργεί αλληλεξάρτηση μεταξύ των πέντε κυριότερων επιχειρήσεων για κάθε μία από τις οποίες είναι εύκολο να εποπτεύει την πολιτική των ανταγωνιστών της. Η εποπτεία αυτή λαμβάνει χώρα σε δύο επίπεδα: μεταξύ των εμπορικών σημάτων και μεταξύ των γειτονικών πρατηρίων καυσίμων. [...]\*.
- (202) Στην αγορά υπάρχει πολύ μεγάλη διαφάνεια τιμών. Οι τιμές της βενζίνης από αντλία γίνονται γνωστές και είναι εύκολα ορατές επάνω στους αυτοκινητοδρόμους. Ο ανταγωνισμός μέσω των τιμών μπορεί επομένως να επιφέρει ταχεία προσαρμογή των ανταγωνιστών.

- (203) Τα κίνητρα άσκησης ανταγωνισμού μέσω των τιμών περιορίζονται επίσης και από κάποια συγκεκριμένη ομοιογένεια του κόστους. Το κόστος των πρατηρίων καυσίμων που βρίσκονται επί αυτοκινητοδρόμου βρίσκονται σχεδόν στα ίδια επίπεδα. Πρόκειται για τις τιμές εκτός δικτύου στις οποίες προστίθενται οι δαπάνες που συνεπάγονται οι συγγραφές υποχρεώσεων του εκχωρούντος το δικαίωμα χρήσης. Ωστόσο, οι συγγραφές υποχρεώσεων των εκχωρούντων είναι σταθερά οι ίδιες στον ίδιο αυτοκινητόδρομο και εμφανίζουν ελάχιστες μεταβολές από τον έναν αυτοκινητόδρομο στον άλλον. Έτσι, το κόστος κάθε ανταγωνιστή μπορεί να υπολογιστεί σχετικά εύκολα. Είναι επομένως ευκολότερο για τους παράγοντες της αγοράς να προβλέψουν την αντίδραση των ανταγωνιστών τους σε μία ενέργεια στη συγκεκριμένη αγορά.
- (204) Πρέπει να σημειωθεί ότι όλες οι σημαντικές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στην αγορά της πώλησης καυσίμων επί αυτοκινητοδρόμων είναι κάθετα ενταγμένες. Εκτός από τα πρατήρια καυσίμων τα οποία διαχειρίζονται οι μη ενταγμένες επιχειρήσεις Avia και Dyneff, υπάρχει μόνο ένα πρατήριο το οποίο κατέχει ένα GMS. Αυτός ο ταυτόσημος βαθμός ένταξης παρέχει στις επιχειρήσεις τρόπους λήψης αποφάσεων και δράσης στην αγορά που είναι παρόμοιοι και προβλέψιμοι και ενισχύει τα κίνητρα περιορισμού του ανταγωνισμού επί των τιμών.
- (205) Τέλος, πρέπει να σημειωθεί ότι λόγω του εύρους εκάστου από τα δίκτυα πρατηρίων καυσίμων επί αυτοκινητοδρόμου, κάθε εμπορικό σήμα διαθέτει πρατήρια καυσίμων αμέσως πριν ή αμέσως μετά τα πρατήρια καυσίμων που ανήκουν σε ένα μόνο ανταγωνιστών του. Μία ανταγωνιστική πολιτική που θα εστιαζόταν σε ένα μόνο κλάδο του αυτοκινητοδρόμου θα μπορούσε να επιφέρει αντίποινα σε κάποιον άλλο κλάδο του αυτοκινητοδρόμου.
- (206) Τα ισχνά κίνητρα για την άσκηση ανταγωνισμού μέσω των τιμών εξασθενούν ακόμη περισσότερο από την ανελαστικότητα της ζήτησης σε σχέση με τις τιμές. Αναγνωρίζεται γενικά ότι η κατανάλωση καυσίμων επηρεάζεται ελάχιστα από την εξέλιξη των τιμών. Όσον αφορά τα πρατήρια που βρίσκονται επί των αυτοκινητοδρόμων, όπως υπογραμμίστηκε παραπάνω, οι λόγοι στάσης σε ένα πρατήριο καυσίμων είναι διάφοροι και το επίπεδο της τιμής των καυσίμων λαμβάνεται υπόψη σε συνάρτηση με την ικανοποίηση άλλων αναγκών (ανάπαυση, παροχή γευμάτων, κλπ.). [...]\*

#### 5.2.1.3. Φραγμοί στην είσοδο - Έλλειψη δυναμικού ανταγωνισμού

- (207) Η είσοδος στην αγορά εξαρτάται από την προσφορά νέων εκχωρήσεων εκ μέρους των διαχειριστών των αυτοκινητοδρόμων. Είναι πολύ απίθανη η δημιουργία νέων χώρων στους υπάρχοντες αυτοκινητοδρόμους. Επιπλέον, οι περισσότερες εκχωρήσεις λήγουν μετά το 2005. Έτσι, η TotalFina και η Elf θα αντιμετωπίσουν τη λήξη των εκχωρήσεών τους για [...] από τα πρατήριά τους ([...] του αριθμού πρατηρίων). Πρέπει να σημειωθεί ότι οι συμφωνίες οι οποίες συνήφθησαν μεταξύ των επιχειρήσεων αυτοκινητοδρόμων και των εταιρειών πετρελαίου του 1992 επιτρέπουν στις τελευταίες την αυτόματη παράταση της άδειας λειτουργίας αν επενδύσουν στο εκάστοτε πρατήριο που βρίσκεται επί του αυτοκινητοδρόμου. Μεταξύ του 1993 και του 1999, η TotalFina χρησιμοποίησε αυτή τη δυνατότητα για [...] από τα πρατήρια καυσίμων που διαθέτει (ήτοι [...]). Η TotalFina εξηγεί ότι θα υπάρξει αναδιαπραγμάτευση των εν λόγω συμφωνιών. Δεν είναι ωστόσο βέβαιο το τελικό αποτέλεσμα των διαπραγματεύσεων αυτών. Επιπλέον, η TotalFina επικαλείται το γεγονός ότι ακόμη και αν οι συμφωνίες παρέμεναν σε ισχύ, θα απαιτούνταν σημαντικές επενδύσεις για τη διατήρηση όλων των πρατηρίων

καυσίμων η σύμβαση των οποίων λήγει το 2005. Ισχύει το γεγονός ότι παρόμοιες επενδύσεις θα παρουσίαζαν σημαντικά ποσοστά επιστροφής κερδών και θα εξασφάλιζαν διατήρηση της θέσης της TotalFina/Elf στην αγορά.

- (208) Τα μόνα καινούργια πρατήρια καυσίμων που δημιουργούνται εμφανίζονται σε τμήματα του αυτοκινητοδρόμου που τίθενται για πρώτη φορά στην κυκλοφορία. Κατά την τελευταία πενταετία (1995 ως 1999) έγιναν 33 προσκλήσεις υποβολής προσφορών από τους διαχειριστές αυτοκινητοδρόμων εκ των οποίων οι 11 υπήρξαν ανεπιτυχείς ή αναβλήθηκαν. Συνεπώς, η ετήσια αύξηση του αριθμού των πρατηρίων καυσίμων επί αυτοκινητοδρόμου ανέρχεται σε ποσοστό μικρότερο του 1,5%. Η αύξηση από πλευράς όγκων είναι μικρότερη διότι τα νέα πρατήρια βρίσκονται εν γένει στους άξονες όπου η αναμενόμενη κυκλοφορία είναι λιγότερο σημαντική σε σχέση με τους υπάρχοντες άξονες. Αν υπολογιστεί ο χρόνος που απαιτείται για τη λήψη της άδειας και για τη διεξαγωγή των διαδικασιών της πρόσκλησης υποβολής προσφορών, απαιτούνται εν γένει ένα ή δύο χρόνια για την κατασκευή ενός πρατηρίου καυσίμων επί αυτοκινητοδρόμου.
- (209) Λόγω του ισχνού ποσοστού ανανέωσης των εκχωρήσεων, υπάρχει ελάχιστη πιθανότητα να εισέλθουν στην αγορά των αυτοκινητοδρόμων νέες επιχειρήσεις όπως τα GMS, που αποτελούν την κινητήρια δύναμη του ανταγωνισμού στην αγορά εκτός αυτοκινητοδρόμων. Με μία μοναδική σχεδόν εξαίρεση (το σταθμό που εκχωρήθηκε στη Leclerc, η οποία εξάλλου εφαρμόζει κατά μέσο όρο χαμηλότερες τιμές) καμία αλυσίδα σούπερ-μάρκετ δεν δραστηριοποιείται μέχρι σήμερα στους γαλλικούς αυτοκινητοδρόμους.
- (210) Κατά την τελευταία δεκαετία, η λειτουργία τριών μόνο πρατηρίων επί αυτοκινητοδρόμου ανατέθηκε βάσει πρόσκλησης υποβολής προσφορών σε εταιρείες που δεν ανέπτυσαν δραστηριότητες στους γαλλικούς αυτοκινητοδρόμους προ του 1989. Το ένα εκχωρήθηκε στο σήμα Leclerc (μία γαλλική αλυσίδα σούπερ-μάρκετ) και τα δύο άλλα στην Dyneff (ανεξάρτητη επιχείρηση).

#### 5.2.1.4. Συμπέρασμα: μία αγορά ελάχιστα ήδη ανταγωνιστική με επικεφαλής την TotalFina

- (211) Η διαφορά τιμών μεταξύ του πρατηρίου καυσίμων Leclerc και του μέσου όρου της αγοράς είναι αναμφίβολα η καλύτερη απεικόνιση του χαμηλού επιπέδου ανταγωνισμού που υπάρχει μέχρι σήμερα στην αγορά της πώλησης καυσίμων επί αυτοκινητοδρόμων. Το εν λόγω πρατήριο προσφέρει την αμόλυβδη βενζίνη 95 κατά [...] \* centimes περίπου χαμηλότερα (ήτοι [...] \* χαμηλότερα) από τις τιμές που προσφέρουν τα πρατήρια που δεν είναι ακριβώς παρακείμενα αλλά βρίσκονται επί του ίδιου αυτοκινητοδρόμου. Αυτή η μεγάλη απόκλιση τιμής δεν εμποδίζει προφανώς το εν λόγω πρατήριο να σημειώνει κέρδη, ενώ επιβαρύνεται με δαπάνες ανάλογες με εκείνες των λοιπών πρατηρίων καυσίμων που βρίσκονται επί αυτοκινητοδρόμου. Αυτές τις διαφορές στις τιμές απεικονίζει ο παρακάτω πίνακας ο οποίος εμφανίζει τις τιμές που χρεώθηκαν ανά λίτρο αμόλυβδης βενζίνης 95 επί πέντε εβδομάδες στο διάστημα 1998-1999 στο τμήμα του αυτοκινητοδρόμου A31 μεταξύ Beaune και Toul.



km	Εμπορικό σήμα	Επωνυμία του πρατηρίου	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	Μέσος όρος
26	Shell	Gevrey Chambertin Est	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
57	Leclerc	Dijon Brognon	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
103	Esso	Langres Noidant	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
137	TotalFina	Val de Meuse	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
182	BP	Lorraine les Rappes	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
229	TotalFina	Chaudeney	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
272	Elf	Elf Loisy	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
307	TotalFina	La Maxe	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
δίκτυο	Μέσος όρος Πετρελαιο- βιομηχανίες		[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
δίκτυο	Μέσος όρος GMS		[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*

Πηγές: TotalFina για τα αριθμητικά στοιχεία ανά πρατήριο καυσίμων και Orpal για τους μέσους όρους πετρελαιοβιομηχανιών και GMS σε εθνικό επίπεδο.

- (212) Αυτές οι διαφορές των τιμών φανερώνουν ότι οι τιμές επί αυτοκινητοδρόμου είναι πιθανόν υψηλότερες σε σχέση με μία καθαρά ανταγωνιστική κατάσταση. Η TotalFina υποστηρίζει ότι η εν λόγω διαφορά τιμών εξηγείται μόνο από το γεγονός ότι υπάρχει μεγαλύτερο κόστος για τα πρατήρια καυσίμων της τάξης των [...]\* centimes ανά λίτρο καυσίμου σε σχέση με το κόστος ενός πρατηρίου εκτός αυτοκινητοδρόμου. Η εκτίμηση αυτή προέρχεται από την UFIP (γαλλική ένωση πετρελαιοβιομηχανίας). Δεν εξηγεί πάντως πλήρως την απόκλιση τιμών η οποία διαπιστώθηκε μεταξύ των πρατηρίων που βρίσκονται επί και εκτός αυτοκινητοδρόμου όπως αυτή απεικονίζεται στον παραπάνω πίνακα. Φαίνεται ωστόσο να αντιφάσκει με μία απόκλιση δαπανών την οποία διαβίβασε η TotalFina μεταξύ των πρατηρίων εκτός και επί αυτοκινητοδρόμου η οποία, φανερώνει όπως φαίνεται πλεονέκτημα από άποψη κόστους και περιθωρίου υπέρ των πρατηρίων που βρίσκονται επί αυτοκινητοδρόμου:

**Απόκλιση αυτοκινητοδρόμου / εκτός  
αυτοκινητοδρόμου σε centimes ανά λίτρο**

Ακαθάριστο περιθώριο	[...]*
Μεταβλητό κόστος	[...]*
Καθαρά περιθώρια	[...]*
Σταθερό κόστος	[...]*
Αποσβέσεις	[...]*
Διαφοροποιημένα έσοδα	[...]*

Σημ.: κατά την TotalFina, οι θετικές αξίες φανερώνουν υψηλότερο κόστος ή περιθώριο ανά μονάδα στο δίκτυο αυτοκινητοδρόμων σε σχέση με το δίκτυο εκτός αυτοκινητοδρόμων.

- (213) Στην απάντησή της στην κοινοποίηση αιτιάσεων, η TotalFina αμφισβητεί την εγκυρότητα των δύο αυτών εκτιμήσεων εξηγώντας ότι δεν λαμβάνουν υπόψη ορισμένα στοιχεία κόστους και προτείνει μία εκτίμηση του πρόσθετου κόστους εκμετάλλευσης των πρατηρίων καυσίμων επί αυτοκινητοδρόμων μέχρι ύψους [...] centimes ανά λίτρο (ttc). Η εξήγηση αυτή εξακολουθεί ωστόσο να μην εξηγεί το μέγεθος της διαφοράς της τιμής της τάξης των [...] centimes μεταξύ του πρατηρίου Leclerc, το οποίο είναι κερδοφόρο, και των άλλων πρατηρίων καυσίμων τα οποία διαχειρίζονται πετρελαιοβιομηχανίες επί του αυτοκινητοδρόμου A31.
- (214) Ομοίως, σε εσωτερικό έγγραφο, η TotalFina εκτιμά τις επιστροφές για επενδύσεις όσον αφορά την κατασκευή νέων πρατηρίων καυσίμων επί αυτοκινητοδρόμου ή την αποκατάσταση παλαιών κατά [...] και [...] αντίστοιχα. Το ποσοστό αυτό πρέπει να συγκριθεί με τα ποσοστά [...] και [...] για τα πρατήρια καυσίμων της Total που βρίσκονται σε μεγάλους άξονες ή σε αστική ή προαστιακή ζώνη. [...] Στην απάντησή της στην κοινοποίηση αιτιάσεων, η TotalFina αναφέρει ότι τα ποσοστά απόδοσης της επενδύσεως για την κατασκευή των τελευταίων σταθμών επί αυτοκινητοδρόμου [...]. Ακόμη και αν αυτό επαληθευόταν (η TotalFina διαβιβάζει μόνο τρία παραδείγματα κατασκευής πρατηρίων καυσίμων εκτός αυτοκινητοδρόμου για το διάστημα 1997-1999), αυτό δεν αφαιρεί ωστόσο καθόλου την εγκυρότητα της προαναφερθείσας διαπίστωσης ότι δηλαδή τα πρατήρια καυσίμων επί αυτοκινητοδρόμου είναι πιο αποδοτικά σε σχέση με τα πρατήρια εκτός αυτοκινητοδρόμου.
- (215) Όπως εξηγήθηκε παραπάνω, η TotalFina θεωρεί ότι κατέχει ηγετική θέση στην αγορά πώλησης καυσίμων. Αυτή η ξεχωριστή θέση γίνεται ολοφάνερη στην αγορά της πώλησης καυσίμων επί αυτοκινητοδρόμων όπου η TotalFina είναι στην πράξη [...] φορές σημαντικότερη από τον άμεσο ανταγωνιστή της, την Elf. Ο πίνακας που ακολουθεί, ο οποίος συνοψίζει τις προσκλήσεις υποβολής προσφορών που πραγματοποιήθηκαν για την κατασκευή νέων πρατηρίων καυσίμων επί αυτοκινητοδρόμου κατά την τελευταία πενταετία είναι επίσης ενδεικτικός της θέσης της TotalFina. Επί 22 σχεδίων που καρποφόρησαν, η Total επέλεξε τη μη συμμετοχή της στη διαδικασία σε [...]. Σε [...] περιπτώσεις που συμμετείχε, επελέγη [...] φορές.

Περίοδος 1995-1999	Κέρδος	Ανεπαρκής αποδοτικότητα	Εγγύς παρουσία	Συμμετοχή
Ανεπιτυχή/ αναβληθέντα	[...]*	[...]*	[...]*	
Total	[...]*			
Fina	[...]*		[...]*	
Elf	[...]*	[...]*	[...]*	
Shell	[...]*		[...]*	
Esso	[...]*		[...]*	
Avia	[...]*			
BP/Mobil	[...]*			
	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*

- (216) Εν κατακλείδι, η τρέχουσα κατάσταση του ανταγωνισμού στην αγορά της πώλησης καυσίμων επί αυτοκινητοδρόμων προσεγγίζει μία κατάσταση δεσπόζουσας θέσης την οποία ασκεί κατ' αποκλειστικότητα από κοινού η TotalFina και όπου η εν λόγω επιχείρηση κατέχει ηγετικό ρόλο.

5.2.2. Κατάσταση στο τέλος της συγκέντρωσης - επιπτώσεις της πράξης επί του ανταγωνισμού

- (217) Η νέα επιχείρηση θα έχει αξιοσημείωτη παρουσία σε όλα τα τμήματα των αυτοκινητοδρόμων που διασχίζουν το γαλλικό έδαφος. Ο δείκτης συγκέντρωσης ΗΗΙ μεταβαίνει από 2 444 σε 4 004, πράγμα που φανερώνει εξαιρετικά υψηλό επίπεδο συγκέντρωσης. Συνολικά, τα μερίδιά της στην αγορά θα είναι τα ακόλουθα.

	Μερίδια αγοράς σε αριθμό πρατηρίων καυσίμων	Μερίδια αγοράς σε όγκο	
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%]*	
Άλλα	[<5%]*	[<5%]*	

- (218) Πέραν της δεσπόζουσας θέσης την οποία θα κατέχει στις αγορές καυσίμων εκτός δικτύου και στην αλυσίδα διανομής πετρελαίου, μετά τη συγκέντρωση, η TotalFina/Elf θα έχει μία άνιση κάλυψη όσον αφορά τον αριθμό πρατηρίων καυσίμων και το γεωγραφικό εύρος. Αυτό θα της παρέχει τα μέσα να παρακολουθεί από κοντά τη συμπεριφορά εκάστου των ανταγωνιστών της και, κατά περίπτωση, να τους τιμωρεί εάν επιλέξουν να ασκήσουν επιθετική πολιτική τιμών σε ένα ορισμένο τμήμα οδού. Πράγματι, μεγάλο ποσοστό των πρατηρίων καυσίμων όλων των μεγάλων επιχειρήσεων (BP, Esso και Shell) επί αυτοκινητοδρόμου είναι άμεσα

παρακείμενα σε ένα πρατήριο του ομίλου TotalFina/Elf. Το σημείο αυτό απεικονίζεται στον πίνακα που ακολουθεί που καταχωρίζει λογιστικά τον αριθμό πρατηρίων καυσίμων στο ίδιο τμήμα του αυτοκινητοδρόμου ανά εμπορικό σήμα που είναι άμεσα παρακείμενο σε ένα πρατήριο TotalFina/Elf, που βρίσκονται μεταξύ δύο πρατηρίων TotalFina/Elf ή είναι άμεσα παρακείμενο σε δύο πρατήρια TotalFina/Elf.

	BP	Elf	Esso	Shell	TotalF	TFE	TFE/-/TFE	-/TFE/TFE
BP	X	[...]*	8	7	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Elf	14	[...]*	19	20	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Esso	7	[...]*	X	7	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Shell	7	[...]*	8	X	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
TotalF		[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*

- (219) Η ύπαρξη διπλών πρατηρίων καθώς και παρεμβαλλόμενων πρατηρίων μεταξύ δύο πρατηρίων TotalFina/Elf θα επιτρέψει στην τελευταία να προβεί σε αντίποινα εναντίον ενός ανταγωνιστή χωρίς ωστόσο να επηρεάσει τη δραστηριότητα των άλλων ανταγωνιστών. Το παράδειγμα των τιμών που χρεώνει το πρατήριο Leclerc αποδεικνύει ότι ένα πρατήριο καυσίμων έχει άμεσο αντίκτυπο στις τιμές που χρεώνουν τα δύο άμεσα παρακείμενα πρατήρια και πιο συγκεκριμένα το πρατήριο που ακολουθεί. Έτσι, αν ένας ανταγωνιστής αποφάσιζε να αυξήσει τον ανταγωνισμό μέσω των τιμών, θα βρισκόταν σε πλήρη αβεβαιότητα αν θα τον ακολουθούσαν τα άλλα πρατήρια και θα διακινδύνευε να υποστεί την άσκηση επιλεκτικών αντιποίνων εκ μέρους της TotalFina/Elf εναντίον σημαντικού μέρους των πρατηρίων καυσίμων που διαθέτει. Αν ληφθεί υπόψη το μέγεθος της TotalFina/Elf σε σχέση με τον καθένα από τους ανταγωνιστές της [...]\*, το κόστος ενός πολέμου τιμών θα ήταν άνισα κατανομημένο σε σχέση με την ταμειακή ροή που θα απέφεραν τα πρατήρια καυσίμων επί αυτοκινητοδρόμων.
- (220) Μετά τη συγκέντρωση, η TotalFina/Elf θα έχει ισχυρά κίνητρα να αυξήσει τις τιμές της ή/και να μειώσει την ποιότητα των υπηρεσιών της. Καταρχάς, όπως εξηγήθηκε παραπάνω, η διάρθρωση της αγοράς της πώλησης καυσίμων σε πρατήρια καυσίμων επί αυτοκινητοδρόμων ευνοεί μία δυσκαμψία όσον αφορά την πτώση και μία ρευστότητα όσον αφορά την άνοδο των τιμών. Στη συνέχεια, θα είχε τα μέσα να τιμωρήσει κάθε ανταγωνιστή που δεν θα ακολουθούσε, δηλαδή θα αντιτάσσονταν στην πολιτική της.
- (221) Γενικά, η κοινοποιηθείσα πράξη θα κατέληγε σε νέα αισθητή υποβάθμιση της διάρθρωσης του ανταγωνισμού όσον αφορά την πώληση καυσίμων στους γαλλικούς αυτοκινητοδρόμους όπου ο ανταγωνισμός είναι ήδη περιορισμένος. Η συγκέντρωση TotalFina/Elf οδηγεί στη δημιουργία δεσπόζουσας θέσης στην εν λόγω αγορά.

## 6. Η ΠΩΛΗΣΗ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΑΕΡΙΩΘΟΥΜΕΝΩΝ

### 6.1. Οικεία αγορά

- (222) Το καύσιμο που χρησιμοποιείται για τους κινητήρες (ή αντιδραστήρες) αεροπλάνων είναι η κηροζίνη. Παρόλο που είναι παρόμοια με την οικιακή κηροζίνη (που χρησιμοποιείται για τη θέρμανση, ιδίως στο Ηνωμένο Βασίλειο), υπόκειται σε αυστηρές προδιαγραφές όσον αφορά την απόδοση. Σε προγενέστερες αποφάσεις (BP/Mobil, Shell/Gulf Oil, Exxon/Mobil), η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι

τα καύσιμα αεριωθουμένων αποτελούν αγορά προϊόντων χωριστή από την αγορά των λοιπών καυσίμων (όπως η βενζίνη αυτοκινήτων, το πετρέλαιο κίνησης ή το θαλάσσιο πετρέλαιο). Και η TotalFina υποστηρίζει την άποψη αυτή.

- (223) Το κοινοποιούν μέρος υποστηρίζει ότι τα καύσιμα αεριωθουμένων αποτελούν αγορά με ευρωπαϊκή διάσταση, δεδομένου ότι πωλούνται στο πλαίσιο προσκλήσεων υποβολής προσφορών, για τις παγκόσμιες αγορές προμήθειας που περνούν μέσω διαφόρων αεροπορικών εταιρειών, οι οποίες απαιτούν από τους προμηθευτές να παραδίδουν το προϊόν σε διαφορετικά αεροδρόμια σε ολόκληρο τον κόσμο. Εξάλλου, η τιμή καθορίζεται βάσει του πίνακα τιμών Platt, με τρόπο ώστε να μην υπάρχει μεγάλη διαφορά ανάμεσα στις τιμές των καυσίμων αεριωθουμένων στις παγκόσμιες αγορές cargo.
- (224) Η Επιτροπή εκτιμά ότι τα γεγονότα αυτά δεν επιτρέπουν να συναχθεί το συμπέρασμα ότι υπάρχει μόνο μία αγορά, η οποία έχει ευρωπαϊκή διάσταση. Πρέπει να υπάρξει διάκριση μεταξύ της παραγωγής καυσίμων αεριωθουμένων και της προμήθειας και παράδοσης καυσίμων αεριωθουμένων σε συγκεκριμένα σημεία· η υλικοτεχνική υποδομή μπορεί συνεπώς να περιορίσει το γεωγραφικό πεδίο του ανταγωνισμού.
- (225) Έστω και αν είναι δυνατό να υπάρχει σύγκλιση μεταξύ της τιμής εκτός διυλιστηρίου και της τιμής στις αγορές cargo, αυτό αφορά το χαρακτήρα του προϊόντος και αποτελεί γενική ευθυγράμμιση των τιμών διυλισμένων προϊόντων πετρελαίου. Λόγω της ενιαίας τιμολόγησης των πρώτων υλών (ακάθαρτο πετρέλαιο) και της κατά το μάλλον ή ήττον ενιαίας διάρθρωσης των δαπανών διύλισης και μεταφοράς σε ευρωπαϊκή κλίμακα, είναι δυνατό να αναμένεται, όπως συμβαίνει και με άλλα διυλισμένα προϊόντα πετρελαίου, ότι η τιμή των καυσίμων αεριωθουμένων θα είναι επίσης ενιαία σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Αντιθέτως, όσον αφορά την προμήθεια καυσίμων αεριωθουμένων σε ορισμένα αεροδρόμια, αμβλύνεται ο ευρωπαϊκός χαρακτήρας της εν λόγω αγοράς. Παρότι αληθεύει ότι οι αεροπορικές εταιρείες απευθύνουν τις προσκλήσεις υποβολής προσφορών σε παγκόσμια κλίμακα, δεν επιλέγουν κατ' ανάγκη έναν και μοναδικό προμηθευτή για τον εφοδιασμό τους σε όλα τα αεροδρόμια που αναπτύσσουν δραστηριότητα. Αντιθέτως, επιλέγουν την επιχείρηση που υποβάλλει την πιο ενδιαφέρουσα προσφορά ανά αεροδρόμιο, σε συνάρτηση με τα σχετικά πλεονεκτήματα των προμηθευτών σε ένα συγκεκριμένο χώρο.
- (226) Επιπλέον, η τιμή που χρεώνεται για τον εφοδιασμό των αεροπλάνων σε καύσιμα μπορεί να διαφέρει από τη μία σύμβαση στην άλλη. Όπως αναφέρει το κοινοποιούν μέρος, στον πίνακα τιμών Platt, ο προμηθευτής οφείλει να προσθέσει την τιμή διαβίβασης του καυσίμου αεριωθουμένου, δηλαδή την υλικοτεχνική υποδομή για τη

μεταφορά του προϊόντος στον παραλήπτη του (μεταφορά του προϊόντος μέχρι το αεροδρόμιο, αποθεματοποίηση και επιβίβαση). Συνεπώς, διαπιστώνονται αποκλίσεις τιμών από το ένα αεροδρόμιο στο άλλο, που ερμηνεύονται από το κόστος της τοποθέτησης από το διυλιστήριο ή την εισαγωγική αποθήκη.

- (227) Το ανταγωνιστικό περιβάλλον μπορεί επίσης να διαφέρει από το ένα αεροδρόμιο στο άλλο ή από τη μία περιφέρεια στην άλλη. Οι διαφορές αυτές αποδίδονται κυρίως στην υποδομή διανομής των καυσίμων αεριοθουμένων με προορισμό διαφορετικά αεροδρόμια, που είναι σε γενικές γραμμές η κατάλληλη για κάθε αεροδρόμιο. Προς τούτο, οι προμηθευτές πρέπει όχι μόνο να παράγουν καύσιμα αεριοθουμένων για να μπορούν να κατακτήσουν τις αγορές με αεροπορικές εταιρείες, αλλά να έχουν επίσης πρόσβαση στην κατάλληλη υποδομή διανομής και εφοδιασμού σε κάθε αεροδρόμιο ούτως ώστε να μπορούν να εμπορεύονται αποτελεσματικά το προϊόν τους μέχρι τον τελευταίο κρίκο της αλυσίδας εφοδιασμού, δηλαδή την προμήθεια του αεροσκάφους σε καύσιμα.
- (228) Ενδεχομένως υπάρχουν αγορές που περιορίζονται σε ένα συγκεκριμένο αεροδρόμιο. Αυτό, από την άποψη της ζήτησης, συνεπάγεται ότι αν η τιμή του καυσίμου αεριοθουμένων αυξηθεί σε ένα αεροδρόμιο, μία αεροπορική εταιρεία δεν είναι σε θέση να στραφεί σε άλλο αεροδρόμιο προκειμένου να λάβει το ίδιο καύσιμο σε χαμηλότερη τιμή, λόγω των εμποδίων που συνδέονται με τη χρονική διαθεσιμότητα. Από την άποψη της προσφοράς, η ικανότητα μιας επιχείρησης πετρελαιοειδών να σταματήσει την προμήθεια ενός αεροδρομίου για να εφοδιάσει ένα άλλο εξαρτάται από την πρόσβασή της στην υλικοτεχνική υποδομή. Επομένως, και η δυνατότητα υποκατάστασης από την πλευρά της ζήτησης είναι περιορισμένη.
- (229) Στην προκειμένη περίπτωση, οι δύο υπόψη αγορές είναι τα αεροδρόμια της Toulouse - Blagnac και της Λυών - Satolas. Η TotalFina εκτιμά ότι τα δύο αυτά αεροδρόμια δεν αποτελούν ουσιαστικό τμήμα της κοινής αγοράς.
- (230) Τα δύο ανωτέρω αεροδρόμια είναι το τρίτο και το τέταρτο γαλλικό αεροδρόμιο αντίστοιχα από την άποψη της κίνησης επιβατών.<sup>18</sup> Εξυπηρετούν ζώνες μεγάλης βιομηχανικής συγκέντρωσης, δεδομένου ότι η Toulouse είναι ο πόλος της ευρωπαϊκής αεροναυπηγικής βιομηχανίας (για παράδειγμα, Airbus ή Ariane), ενώ η Λυών είναι η δεύτερη μεγαλύτερη πόλη της Γαλλίας και σημαντικό βιομηχανικό και οικονομικό κέντρο. Τα δύο αεροδρόμια εξασφαλίζουν ευρεία γεωγραφική κάλυψη απομονωμένων περιοχών και έτσι έχουν εκτεταμένες εμπορικές ζώνες. Πράγματι, η εμπορική ζώνη του αεροδρομίου της Toulouse καλύπτει ολόκληρη την περιφέρεια των Μέσων Πυρηνίων. Το μοναδικό αεροδρόμιο συγκρίσιμου μεγέθους είναι εκείνο της Μασσαλίας, το οποίο, ωστόσο, απέχει οδικώς πολλές ώρες από την Toulouse. Το ίδιο ισχύει και για το αεροδρόμιο της Λυών, το οποίο καλύπτει μία εκτεταμένη γεωγραφική ζώνη στο κέντρο και στα νοτιοανατολικά της Γαλλίας. Το μοναδικό αεροδρόμιο συγκρίσιμου μεγέθους είναι το αεροδρόμιο της Γενεύης, στην Ελβετία. Επιπλέον, τα αεροδρόμια Λυών-Satolas και Toulouse-Blagnac περιλαμβάνονται στον κατάλογο των αεροδρομίων που πρέπει να απελευθερώνονται κατά προτεραιότητα βάσει της οδηγίας που αφορά τις υπηρεσίες παροχής βοήθειας

---

<sup>18</sup> Στοιχεία σχετικά με την κίνηση των δύο αεροδρομίων (1998):  
Toulouse: επιβάτες: 4 800 000· φορτίο: 46 000 τόνοι· μετακινήσεις: 97 000· προορισμοί: 25% της κυκλοφορίας εκτός Γαλλίας.  
Λυών: επιβάτες: 5 221 221· φορτίο: 40 000 τόνοι· μετακινήσεις: 108 355· προορισμοί: 38% της κυκλοφορίας εκτός Γαλλίας.

για ενδιάμεσες στάσεις<sup>19</sup>. Κατ' εφαρμογή της εν λόγω οδηγίας, η Επιτροπή δημοσιεύει τέσσερις καταλόγους αεροδρομίων τα οποία αφορούν οι υποχρεώσεις αποδέσμευσης που επιβάλλει η οδηγία. Στον κατάλογο αυτό τα αεροδρόμια κατατάσσονται κατά σειρά σημασίας. Τόσο το Λυών-Satolas όσο και το Toulouse-Blagnac περιλαμβάνονται στην πρώτη κατηγορία αεροδρομίων ("αεροδρόμια η ετήσια κίνηση των οποίων υπερβαίνει ή ισούται με 3 εκατομμύρια μετακινήσεις επιβατών ή 75 000 τόνους φορτίου"). Συγκριτικά, στην εν λόγω κατηγορία, συμπεριλαμβάνονται τα αεροδρόμια της Φρανκφούρτης-Main, του Παρισιού, του Λονδίνου (Heathrow, Gatwick), του Άμστερνταμ, των Βρυξελλών, της Ρώμης και του Μιλάνου, κλπ. Για τους λόγους που εκτίθενται ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι τα δύο αυτά αεροδρόμια αποτελούν ουσιαστικά τμήματα της κοινής αγοράς.

## 6.2. Ανάλυση από την άποψη του ανταγωνισμού

- (231) Το κοινοποιούν μέρος αναγνωρίζει τη σημασία που προσλαμβάνει η πρόσβαση στην υποδομή εφοδιασμού ενός αεροδρομίου. Πράγματι, σε όλα τα μεγάλα αεροδρόμια, η διαχείριση της αποθήκευσης, των δικτύων πετρελαίου και των φορτηγών τα οποία χρησιμεύουν για την επιβίβαση γίνεται από έναν ή περισσότερους όμιλους, μέλη των οποίων είναι οι προμηθευτές καυσίμων που έχουν επενδύσει στα εν λόγω υλικοτεχνικά μέσα, ενώ αυτή η κοινή λειτουργία τους επιτρέπει να μειώνουν τις υλικοτεχνικές δαπάνες. Παρότι τα εν λόγω υλικοτεχνικά μέσα χρησιμοποιούνται κατά κύριο λόγο από τα μέλη τους, το κοινοποιούν μέρος υποστηρίζει ότι η κατάσταση αυτή δεν παρεμποδίζει την προσφορά στο ίδιο αεροδρόμιο, στο βαθμό που είτε οι κοινοπραξίες συνενώνουν μεγάλο αριθμό επιχειρήσεων, είτε υπάρχουν τουλάχιστον δύο ομάδες έκαστη των οποίων συγκεντρώνει επιχειρήσεις. Εξάλλου, στις περισσότερες περιπτώσεις, υπάρχουν ρήτρες που θέτουν τους όρους αποδοχής νέων μελών, με την προϋπόθεση ότι ανταποκρίνονται σε αντικειμενικά κριτήρια τεχνικής επάρκειας και φερεγγυότητας.
- (232) Στο αεροδρόμιο της Toulouse, τη διαχείριση της αποθήκευσης και της επιβίβασης καυσίμων αεριωθουμένων έχει αναλάβει ένας όμιλος οικονομικού συμφέροντος που ονομάζεται G.A.T. (Όμιλος για τον Εφοδιασμό της Toulouse), μέλη του οποίου είναι η TotalFina και η Elf, η κάθε μία σε ποσοστό 50%. Εκεί δεν υφίσταται κανένας άλλος ανταγωνιστικός όμιλος ή κοινοπραξία. Το 1998, η TotalFina και η Elf προμήθευσαν το σύνολο των ποσοτήτων καυσίμων αεριωθουμένων που διήλθαν από το αεροδρόμιο αυτό [...]\*. Η προτεινόμενη συγκέντρωση θα οδηγήσει στη δημιουργία μονοπωλίου και θα αυξήσει τα εμπόδια εισόδου άλλων δυνητικών χρηστών.
- (233) Στο αεροδρόμιο της Λυών, η διαχείριση της αποθήκευσης και της επιβίβασης καυσίμων αεριωθουμένων γίνεται από έναν όμιλο οικονομικού ενδιαφέροντος, που ονομάζεται GALYS (Όμιλος για τον Εφοδιασμό της Λυών - Satolas), μέλη του οποίου είναι η TotalFina και η Elf, η κάθε μία σε ποσοστό 50%. Δεν υπάρχει κανένας άλλος ανταγωνιστικός όμιλος ή κοινοπραξία. Το 1998, η TotalFina και η Elf προμήθευσαν το σύνολο των ποσοτήτων καυσίμων αεριωθουμένων που διήλθαν από το εν λόγω αεροδρόμιο [...]\*. Η προτεινόμενη πράξη θα οδηγήσει στη δημιουργία μονοπωλίου και θα αυξήσει τους φραγμούς εισόδου άλλων δυνητικών ανταγωνιστών.

---

<sup>19</sup> Οδηγία 96/67/ΕΚ του Συμβουλίου της 15ης Οκτωβρίου 1996 σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά υπηρεσιών εδαφους στους αερολιμένες της Κοινότητας, ΕΕ L 272, 25.10.1996, σ. 32.

- (234) Το κοινοποιούν μέρος υπογραμμίζει ότι η συγκέντρωση δεν θα δημιουργήσει ούτε θα ενισχύσει δεσπόμενη θέση στα δύο αυτά αεροδρόμια, λόγω των τροπολογιών που έχουν επέλθει στις καταστατικές συμβάσεις των δύο ομίλων, GAT και GALYS, όπου ορίζονται οι όροι αποδοχής νέων μελών (πρβλ. προηγούμενες παραγράφους). Η πρόσβαση τρίτων θα εξασφαλίζεται επίσης σε κάθε ανταγωνιστή που θα υποβάλει αίτηση και θα πληροί τις αντικειμενικές προϋποθέσεις τεχνικής επάρκειας και φερεγγυότητας. Στο αεροδρόμιο της Λυών δεν εκδηλώθηκε ενδιαφέρον από κανέναν ανταγωνιστή, ενώ το κοινοποιούν μέρος αναφέρει μία αίτηση της Mobil, τον Ιούλιο του 1999, στο αεροδρόμιο της Toulouse.
- (235) Ωστόσο, οι τροποποιηθείσες ρήτρες των καταστατικών συμβάσεων των κοινοπραξιών δεν εμποδίζουν την TotalFina/Elf, ως συνέπεια της κοινοποιηθείσας πράξης, να αποκτήσει δεσπόμενη θέση στα δύο αυτά αεροδρόμια. Ο κανονισμός για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων στόχο έχει την παρεμπόδιση αυτής καθεαυτής της δημιουργίας παρόμοιας θέσης. Η εφαρμογή της εν λόγω διάταξης δεν επηρεάζεται από την εκτίμηση, την οποία ανέπτυξε το κοινοποιούν μέρος στην επιχειρηματολογία του, ότι οι εν λόγω ρήτρες δύνανται να περιορίσουν τις δυνατότητες της νέας επιχείρησης να προβεί σε κατάχρηση της δεσπόμενης θέσης της.

### **6.3. Συμπέρασμα**

- (236) Κατά συνέπεια, η Επιτροπή εκτιμά ότι η συγκέντρωση θα οδηγήσει στη δημιουργία μονοπωλιακής δεσπόμενης θέσης στην αγορά εφοδιασμού καυσίμων αεριωθούμενων των αεροδρομίων Toulouse - Blagnac και Λυών - Satolas.

## **7. Η ΠΩΛΗΣΗ ΥΓΡΑΕΡΙΟΥ (GPL)**

### **7.1. Σχετική αγορά**

#### *7.1.1. Αγορά προϊόντος*

- (237) Τα υδροποιημένα αέρια πετρελαίου (GPL) περιέχουν βουτάνιο ή προπάνιο που προέρχονται είτε από τη δύλιση του πετρελαίου είτε από φυσικό αέριο. Μπορεί να γίνει διάκριση μεταξύ του GPL που χρησιμοποιείται ως καύσιμο με σκοπό την προμήθεια ενέργειας, αφενός, και αφετέρου του GPL που χρησιμοποιείται ως καύσιμο για αυτοκίνητα (GPL-c). Το GPL-c περιλαμβάνεται στην αγορά καυσίμων, οπότε μόνο το GPL το οποίο χρησιμοποιείται ως καύσιμο θα εξεταστεί στο μέρος αυτό.
- (238) Στη συνολική παραγωγή ενός διυλιστηρίου, η παραγωγή GPL αντιπροσωπεύει ποσοστό μεταξύ 2% και 4%. Στη Γαλλία, επί 88 MT διυλισμένων προϊόντων που προήλθαν από τα γαλλικά διυλιστήρια το 1998, οι 2,7 MT ήταν GPL (ήτοι 3,1% της συνολικής παραγωγής).
- Περιγραφή του προϊόντος
- (239) Το GPL συνενώνει δύο προϊόντα, το βουτάνιο και το προπάνιο. Παρά την ύπαρξη ορισμένων τεχνικών διαφορών (διαφορετικές πιέσεις και διαφορές θερμοκρασίας βρασμού οι οποίες καθορίζουν τον τρόπο αποθήκευσης και συσκευασίας), τα δύο προϊόντα έχουν αμοιβαία δυνατότητα υποκατάστασης όσον αφορά τις περισσότερες χρήσεις (με εξαίρεση το GPL-καύσιμο αυτοκινήτου, που είναι πάντοτε μίγμα προπανίου και βουτανίου). Για παράδειγμα, το βουτάνιο χρησιμοποιείται κυρίως για οικιακή χρήση σε συσκευασμένη μορφή (φιάλες) για βοηθητικές συσκευές



θέρμανσης, την παραγωγή ζεστού νερού και το μαγείρεμα. Χρησιμοποιείται επίσης χύδην, κυρίως για βιομηχανικούς σκοπούς, ενώ η οικιακή χρήση του περιορίζεται από το γεγονός ότι σε θερμοκρασία χαμηλότερη των 0°C χάνει τη ιδιότητα του αερίου. Το προπάνιο χρησιμοποιείται για όμοιους οικιακούς σκοπούς και για την παραγωγή ενέργειας στον επαγγελματικό τομέα, δεδομένου ότι τα τεχνικά χαρακτηριστικά του επιτρέπουν μεγαλύτερη προσαρμογή του στη χύδην διανομή (σε δεξαμενές) ανεξαρτήτως των κλιματολογικών συνθηκών.

- (240) Δεδομένου του επικίνδυνου χαρακτήρα του, η διάθεση στην αγορά, η μεταφορά και η αποθήκευση του GPL, ρυθμίζονται από κανονισμούς τόσο σε εθνικό όσο και σε ευρωπαϊκό επίπεδο.
- Τρόποι συσκευασίας
- (241) Υπάρχουν ενδείξεις που υπογραμμίζουν ότι θα μπορούσαν να υπάρξουν τρεις χωριστές αγορές GPL. Γίνεται διάκριση μεταξύ (i) του συσκευασμένου GPL, (ii) του GPL που πωλείται χύδην κυρίως για οικιακή χρήση, και (iii) του GPL που πωλείται χύδην για επαγγελματική χρήση. Το διαχωρισμό αποδέχονται και οι ίδιοι οι προμηθευτές GPL. Οι τρεις αυτές πιθανές αγορές οροθετούνται από διαχωρισμούς στον τρόπο διανομής, χρήσης, καθώς και στις ποσότητες που καταναλώνονται.
- (242) Το συσκευασμένο GPL πωλείται σε φιάλες οι διαστάσεις των οποίων κυμαίνονται από 5,5 έως 35 κιλά. Χρησιμοποιείται κυρίως για οικιακές χρήσεις: νερό, θέρμανση, κουζίνα και μαστορέματα. Μπορεί να χρησιμοποιηθεί επίσης για επαγγελματικούς σκοπούς: για παράδειγμα, για τη θερμική εξυγίανση, τη στεγανότητα, τα δημόσια έργα. Το συσκευασμένο GPL πωλείται σε πρατήρια καυσίμων, σε μεγάλες επιφάνειες και μέσω του παραδοσιακού δικτύου (είδη κιγκαλερίας, παντοπωλεία, μπαρ καπνοπωλεία). Η υλικοτεχνική υποδομή της διανομής του εμφιαλωμένου GPL περιλαμβάνει κέντρα εμφιάλωσης (45 κέντρα στη Γαλλία). Στη Γαλλία, το συσκευασμένο GPL αντιστοιχεί στο 25% (0,81 MT) των πωλήσεων GPL για όλες τις χρήσεις. Οι πωλήσεις φιαλών εμφανίζουν μέση ετήσια μείωση της τάξης του 2% έως 3%. Η τάση αυτή απορρέει από δύο αντίθετες κινήσεις: πτώση των πωλήσεων συσκευασμένου βουτανίου (οικιακού), σταθερό επίπεδο πωλήσεων συσκευασμένου προπανίου (επαγγελματικού) και μείωση των πωλήσεων μικρών φιαλών (6 kg), που αποτελούν ένα νέο προϊόν που απευθύνεται στην αγορά της ενέργειας για λόγους αναψυχής, για την κουζίνα και για τις θερμάστρες.
- (243) Το GPL που πωλείται χύδην για οικιακή κυρίως χρήση (ονομάζεται τμήμα πώλησης χύδην σε μικρή κλίμακα) παραδίδεται σε μικρές δεξαμενές 0,5 έως 1,7 τόνων. Οι δεξαμενές αυτές τίθενται στη διάθεση πελατών η ετήσια κατανάλωση των οποίων δεν υπερβαίνει τους 12 τόνους. Οι δεξαμενές, επάνω ή κάτω από την επιφάνεια του εδάφους, είναι τοποθετημένες έξω και σε ορισμένη απόσταση από το σπίτι συγκεκριμένων καταναλωτών. Το GPL αυτό χρησιμοποιείται κυρίως για τη θέρμανση, το μαγείρεμα και το ζεστό νερό. Το χύδην GPL μικρής κλίμακας διανέμεται βασικά μέσω των ίδιων των επιχειρήσεων. Οι πωλήσεις αυτού του είδους GPL στη Γαλλία ανέρχονται σε 1,22 MT και αντιπροσωπεύουν το 40% των πωλήσεων GPL για όλες τις χρήσεις. Οι πωλήσεις του εν λόγω GPL εμφανίζουν μείωση (+ 0,38 MT από το 1990).
- (244) Το GPL "επαγγελματικό χύδην" (αποκαλείται τομέας χύδην μεσαίας και μεγάλης κλίμακας) πωλείται σε δεξαμενές μεσαίου και μεγάλου μεγέθους περιεκτικότητας 1,75 έως 50 τόνων που είναι τοποθετημένες κοντά στις βιομηχανίες. Η ετήσια κατανάλωση GPL "επαγγελματικού χύδην" υπερβαίνει τους 12 τόνους ανά πελάτη.

Το GPL "επαγγελματικό χύδην" χρησιμοποιείται εν όλω ή εν μέρει για τις ακόλουθες χρήσεις: θέρμανση μεγάλων χώρων, ξενοδοχειακός κλάδος, εστιατόρια, βιομηχανική επεξεργασία, θερμική ρύθμιση θερμοκηπίων, αγροτροφική (ξήρανση δημητριακών, καπνός, κλπ.) προμήθεια ατμού, κλπ. Το χύδην GPL μεσαίας και μεγάλης κλίμακας διανέμεται από τις ίδιες τις επιχειρήσεις που διαθέτουν δικό τους σύστημα πωλήσεων και εξυπηρέτησης πελατών. Οι πωλήσεις χύδην GPL μεσαίας και μεγάλης κλίμακας στη Γαλλία ανέρχονται σε 1,00 MT και αντιστοιχούν στο 30% των πωλήσεων GPL για όλες τις χρήσεις. Οι πωλήσεις χύδην GPL μεσαίας και μεγάλης κλίμακας εμφανίζουν μείωση, μικρότερη ωστόσο σε σχέση με τον τομέα χύδην μικρής κλίμακας (+ 0,10 MT από το 1990).

- (245) Δεν παρίσταται, ωστόσο, ανάγκη να καθοριστεί αν υπάρχουν μία ή πολλές διαφορετικές αγορές GPL, σε συνάρτηση με τον τρόπο συσκευασίας ή την τελική χρήση. Η εν λόγω διάκριση δεν επηρεάζει την ανταγωνιστική ανάλυση των συνεπειών της κοινοποιηθείσας συγκέντρωσης.
- Το GPL, μία χωριστή αγορά προϊόντος
- (246) Η TotalFina υποστηρίζει ότι το GPL δεν αποτελεί χωριστή αγορά προϊόντος, εφόσον υπάρχουν ορισμένα προϊόντα που δύνανται να υποκαταστήσουν το GPL. Ως πηγές ενέργειας για τη θέρμανση και το μαγείρεμα, το κοινοποιούν μέρος αναφέρει τα στερεά ορυκτά καύσιμα (άνθρακας, λιγνίτης, ξύλο), το πετρέλαιο θέρμανσης (FOD), το φυσικό αέριο, τον ηλεκτρισμό και τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας (ηλιακή ενέργεια). Όσον αφορά το βιομηχανικό τομέα, αναφέρει το φυσικό αέριο, τον ηλεκτρισμό, τα στερεά ορυκτά καύσιμα (άνθρακα, λιγνίτη) και το βαρύ πετρέλαιο.
- (247) Εντούτοις, καμία από τις ανωτέρω πηγές ενέργειας δεν ανήκει, κατά τα φαινόμενα, στην ίδια αγορά προϊόντος με το GPL. Καταρχάς, πρέπει να σημειωθεί ότι οι χρήσεις που αντιστοιχούν στο συσκευασμένο GPL δεν προσφέρονται ιδιαίτερα για μετατροπή σε άλλες πηγές ενέργειας, όπως το FOD. Οι αγοραστές εμφιαλωμένου GPL χρησιμοποιούν την ενέργεια αυτή για συγκεκριμένη χρήση (σόμπα, μαγείρεμα, μαστορέματα-συγκόλληση, κλπ.) στην οποία δεν αντιστοιχεί το FOD. Αυτή η έλλειψη δυνατότητας υποκατάστασης προέρχεται από την ευκολία συσκευασίας του GPL παρά από τις σχετικές τιμές ή από τη θερμαντική αξία του τελευταίου έναντι των εναλλακτικών ενεργειών.
- (248) Η μετάβαση από μία πηγή ενέργειας σε άλλη προϋποθέτει σημαντική τροποποίηση των εγκαταστάσεων (λέβητας, αλλαγή καυστήρα, αγορά νέου ντεπόζιτου ή αλλαγή σωληνώσεων και αποθήκευση) και κατά συνέπεια υψηλές δαπάνες. Σε περίπτωση αύξησης της τιμής του GPL, το κόστος της μετάβασης σε άλλη πηγή ενέργειας δεν αντισταθμίζεται βραχυπρόθεσμα από την ανατίμηση του GPL.

- (249) Μόνον η στροφή προς το φυσικό αέριο μπορεί να πραγματοποιηθεί αρκετά εύκολα με λογικές ρυθμίσεις και λογικό κόστος. Ωστόσο, πρώτα απ' όλα πρέπει το δίκτυο του φυσικού αερίου να φτάσει γεωγραφικά τη ζήτηση. Όσον αφορά το εμφιαλωμένο GPL για οικιακή χρήση (μαγείρεμα), σε ολόκληρη τη Γαλλία υπάρχουν [...] \* πελάτες φυσικού αερίου (GdF) έναντι [...] \* πελατών εμφιαλωμένου GPL [...] \*. Εξαιτίας του γεγονότος ότι το δίκτυο φυσικού αερίου δεν θα καλύψει ολόκληρη τη γαλλική επικράτεια, θα υπάρχει πάντοτε χωριστή ζήτηση GPL στη Γαλλία<sup>20</sup>.
- (250) Οι απαντήσεις των διαφόρων χρηστών GPL εμφανίζουν το φυσικό αέριο ως την εναλλακτική πηγή ενέργειας που προσεγγίζει περισσότερο το GPL, αρκεί να είναι δυνατή ή να συζητείται ως ενδεχόμενο η σύνδεση στο δίκτυο φυσικού αερίου. Για παράδειγμα, όσον αφορά την αγροτική χρήση (λόγου χάρι ξήρανση δημητριακών), το GPL χρησιμοποιείται, όπως και το φυσικό αέριο, διότι είναι η μοναδική μορφή ενέργειας που επιτρέπει την απευθείας χρήση του αερίου καύσης μέσα στο στεγνωτήρα χωρίς τη μεσολάβηση ενός εναλλακτήρα θερμότητας αερίου/αερίου. Στον τομέα της υαλοουργίας, της χύτευσης και της κεραμικής, η επιλογή του GPL (ως πηγής ενέργειας ξήρανσης) υπερिशχύνει του ηλεκτρισμού το κόστος χρησιμοποίησης του οποίου είναι πέντε φορές υψηλότερο, επί του αργού πετρελαίου ως ρυπογόνο και επί του φυσικού αερίου όταν το τελευταίο δεν διανέμεται από τα GdF στα σημεία παραγωγής. Ένας κατασκευαστής συσκευασιών από κυτταρινικές ίνες (περιτύλιγμα φρούτων και φιαλών) εστράφη από το αργό πετρέλαιο στο GPL, για λόγους καθαριότητας και επίσης λόγω ασθενούς ενεργητικής απόδοσης του αργού πετρελαίου. Στον κλάδο των συγκροτημάτων κατοικιών, το GPL χρησιμοποιείται στους αγροτικούς τομείς που δεν εξυπηρετούνται από το φυσικό αέριο. Σύμφωνα με τις οικονομικές εταιρείες που ρωτήθηκαν, η ενέργεια αυτή προτιμάται γιατί είναι πιο οικονομική από τον ηλεκτρισμό, πιο "καθαρή" και θέτει λιγότερα προβλήματα παράδοσης σε σχέση με το FOD.
- (251) Το παράδειγμα που ακολουθεί απεικονίζει την απουσία άμεσου ανταγωνισμού μεταξύ των εναλλακτικών πηγών ενέργειας [...] \*.
- (252) Η εξέταση της εξέλιξης των τιμών του GPL φανερώνει αποκλίνουσες τάσεις μεταξύ του GPL και των λοιπών πηγών ενέργειας. Σύμφωνα με τα αριθμητικά στοιχεία που διαβίβασε η TotalFina, μεταξύ του Δεκεμβρίου 1982 και του Δεκεμβρίου 1998 οι τιμές αυτές είχαν υποστεί τις ακόλουθες εξελίξεις.

Centime / kWh	Δεκέμβριος 1982	Δεκέμβριος 1992	Δεκέμβριος 1998
GPL	33,8	32,8	39,0
Φυσικό αέριο	24,2	24,1	24,4
Ηλεκτρισμός	54,5	74,2	71,5

Πηγή : ΑΤΕΕ, Φεβρουάριος 1999 – Έντυπο CO

<sup>20</sup> Το δίκτυο διανομής φυσικού αερίου στη Γαλλία καλύπτει 6 705 κοινότητες (επί 36 000 περίπου). Η εταιρεία παροχής αερίου Gaz de France προβλέπει τη σύνδεση 400 επιπλέον κοινοτήτων ετησίως για τα τρία προσεχή έτη.

- (253) Προκύπτει έτσι ότι η απόκλιση τιμής μεταξύ του GPL και του φυσικού αερίου αυξήθηκε κατά τα τελευταία 17 έτη. Η TotalFina υποστηρίζει ότι παρά την αυξανόμενη αυτή απόκλιση, η πελατεία της δεξαμενής εξακολούθησε να αυξάνεται, ενώ η πελατεία των φιαλών έχει εμφανίσει ελάχιστη μείωση. Η απόκλιση είναι παρόμοια αναλόγως του αν το GPL πωλείται για οικιακή ή επαγγελματική χρήση όπως φανερώνει ο ακόλουθος πίνακας που διαβίβασε η TotalFina.

Τιμή σε centimes ανά kWh (1999)	Ατομικά νοικοκυριά	Μεγάλη βιομηχανία
Φυσικό αέριο	24	7
Οικιακό πετρέλαιο (FOD)	19	10
GPL	39	24
Ηλεκτρισμός	58	26

Πηγή : ΑΤΕΕ, Φεβρουάριος 1999 – Έντυπο CO

- (254) Ο πίνακας που ακολουθεί απεικονίζει, για την περίοδο 1988-1998, τις κινήσεις μεταξύ των ενεργειών σε ατομικά νοικοκυριά σε περίπτωση αντικατάστασης των κεντρικών συστημάτων θέρμανσης [...]\*.

Ενέργειες	FOD	Αέριο	Ηλεκτρισμός	Ανθρακας	GPL	Άλλα	Σύνολο
Προ της αντικατάστασης	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Μετά την αντικατάσταση	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Εξέλιξη	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*

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

- (255) Διαπιστώνεται θετικό ποσοστό αντικατάστασης υπέρ του GPL, αλλά επίσης και του φυσικού αερίου σε δίκτυο. Αντιθέτως, διαπιστώνεται ποσοστό αντικατάστασης εις βάρος ενεργειών όπως το πετρέλαιο θέρμανσης, ο ηλεκτρισμός ή ο άνθρακας. Οι "άλλες" πηγές ενέργειας περιλαμβάνουν νέες μορφές, όπως η ηλιακή ενέργεια.
- (256) Σημαντικό κριτήριο του βαθμού ανταγωνισμού που θα μπορούσε να υπάρξει μεταξύ των εναλλακτικών πηγών ενέργειας είναι ο συσχετισμός μεταξύ των διακυμάνσεων των τιμών των διαφορετικών αυτών πηγών ενέργειας. Εάν δύο εναλλακτικές πηγές ενέργειας εμφανίζουν αμοιβαία δυνατότητα υποκατάστασης και ανήκουν επομένως στην ίδια αγορά, η αύξηση της τιμής της μιας θα οδηγούσε σε αντίδραση την τιμή της άλλης. Με άλλα λόγια, αν οι δύο πηγές ενέργειας ανήκαν στην ίδια αγορά προϊόντος, οι σχετικές τιμές τους θα έπρεπε να ακολουθούν τις ίδιες κινήσεις σε μία δεδομένη χρονική περίοδο. Στην περίπτωση αυτή, θα υπήρχε συσχετισμός ανάμεσα στις διακυμάνσεις των τιμών των δύο εναλλακτικών πηγών ενέργειας.
- (257) Η ανάλυση συσχετισμού της Επιτροπής κατέδειξε, ωστόσο, ότι το GPL δεν ανήκει στην ίδια αγορά με το πετρέλαιο ή τον ηλεκτρισμό<sup>21</sup>. Η αναλυτική αυτή εξέταση βασίζεται στις τιμές GPL, πετρελαίου και ηλεκτρισμού (περίοδος: από 1/1995 έως 7/1999) που χρεώθηκαν σε πέντε κατηγορίες πελατών: νοικοκυριά, τριτογενή τομέα (ξενοδοχειακός τομέας, διοικητικές υπηρεσίες, κλπ.), μικρή, μεσαία και

<sup>21</sup> Η εν λόγω ανάλυση δεν εξέτασε το φυσικό αέριο, δεδομένου ότι το τελευταίο θα αποτελούσε λογικά υποκατάστατο του GPL (διότι είναι φθηνότερο), με την προϋπόθεση ότι το δίκτυο αερίου φτάνει μέχρι τον πελάτη, όπως προαναφέρθηκε.

μεγάλη βιομηχανία (πηγή: "Les prix de l'énergie" Association Technique Energie - Environnement). Οι κατηγορίες αυτές αντιπροσωπεύουν όλες τις μορφές συσκευασίας (χύδην για οικιακή χρήση, χύδην για επαγγελματική χρήση, χύδην μεσαίας και μεγάλης κλίμακας) και συνεπώς τις διαφορετικές ποσότητες του προμηθευμένου GPL. Ο πίνακας που ακολουθεί εμφανίζει τα διαπιστωθέντα επίπεδα συσχετισμού ( $R^2$ ) :

#### Συσχετισμός μεταξύ του GPL, του πετρελαίου και του ηλεκτρισμού

	GPL για οικιακή χρήση	GPL για τον τριτογενή τομέα	GPL μικρή βιομηχανία	GPL μεσαία βιομηχανία	GPL μεγάλη βιομηχανία
<b>Πετρέλαιο</b>	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
<b>Ηλεκτρισμός</b>	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*

- (258) Οι βαθμοί συσχετισμού είναι πολύ αμυδροί (πιο αμυδροί για τον ηλεκτρισμό σε σχέση με το πετρέλαιο). Συνολικά, αυτό σημαίνει ότι η πολιτική τιμών του GPL δεν παρεμποδίζεται από την πολιτική τιμών των εναλλακτικών πηγών ενέργειας, πράγμα που αποτελεί ισχυρή ένδειξη της ύπαρξης διαφορετικών αγορών ενέργειας.
- (259) Η αναλυτική εξέταση της εξέλιξης των ακαθάριστων περιθωρίων που πραγματοποιούνται στην αγορά GPL φανερώνει μία ανοδική τάση που είναι δύσκολο να εξηγηθεί λόγω του πραγματικού και αποτελεσματικού ανταγωνισμού που ασκείται εκ μέρους των λοιπών πηγών ενέργειας.

#### Διακύμανση των ακαθάριστων περιθωρίων GPL (1996 – 1998)

	Συσκευασμένο		Χύδην μικρής κλίμακας		Χύδην μεσαίας και μεγάλης κλίμακας	
	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
<b>Κοινοποιούν μέρος</b>	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
<b>Μεγάλος ανταγωνιστής 1</b>	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
<b>Μεγάλος ανταγωνιστής 2</b>	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
<b>Μικρός ανταγωνιστής</b>	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
<b>Μεσαία βιομηχανία</b>	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*

Πηγή : απαντήσεις στα ερωτηματολόγια της Επιτροπής

- (260) Κατά την τελευταία τριετία τα ακαθάριστα περιθώρια εξελίχθηκαν θετικά. Η εξέλιξη αυτή, η οποία αφορά τους εμπλεκόμενους όλων των μεγεθών, φανερώνει ότι οι παραγωγοί GPL δεν χρειάστηκε να προσαρμόσουν τις τιμές πώλησης στον πελάτη για να αντιμετωπίσουν τον ανταγωνισμό του πετρελαίου ή μιας άλλης πηγής ενέργειας.
- (261) Στην απάντησή της στην κοινοποίηση αιτιάσεων, η TotalFina επανακαθορίζει τις οικείες αγορές ανάλογα με τις χρήσεις που γίνονται στο GPL (μαγειρέμα, οικιακή θέρμανση, πετροχημεία, πηγή ενέργειας για ορισμένες βιομηχανίες) και προσπαθεί να αποδείξει ότι, για κάθε μία από τις εν λόγω χρήσεις, το GPL αντιμετωπίζει ισχυρό

ανταγωνισμό εκ μέρους άλλων πηγών ενέργειας. Επιπλέον, ότι οι υπολογισμοί συσχετισμού που πραγματοποίησε η Επιτροπή ήταν διαστρεβλωμένοι διότι εμφάνιζαν σε μηνιαία βάση τα στοιχεία ενώ, σε αντίθεση με το GPL και το FOD, οι τιμές του ηλεκτρισμού και του φυσικού αερίου παρουσίαζαν τις διακυμάνσεις σε ετήσια βάση. Διαβίβασε εξάλλου, εκτιμήσεις ελαστικότητας που πραγματοποίησε κατόπιν αιτήματός της [...]\*.

- (262) Όσον αφορά το μαγείρεμα, το GPL μπορεί να υποκατασταθεί από το φυσικό αέριο (στις ζώνες που εξυπηρετεί το δίκτυο φυσικού αερίου) και τον ηλεκτρισμό. Στην περίπτωση υποκατάστασής του από το φυσικό αέριο, πρόκειται για περιπτώσεις που το αέριο που παρέχεται μέσω δικτύου βρίσκεται στην πόρτα του καταναλωτή GPL. Η αντικατάσταση του GPL από το φυσικό αέριο απαιτεί ελάχιστες προσαρμογές του οικιακού εξοπλισμού. Κατά την TotalFina, σχετική αύξηση της τιμής του GPL θα παρακινούσε τους καταναλωτές να γίνουν συνδρομητές της GdF (εταιρεία διαχείρισης του γαλλικού δικτύου αερίου) σε αρκούντως σημαντικούς αριθμούς που θα καθιστούσαν μη επικερδή την αύξηση της τιμής.
- (263) Ωστόσο, πρέπει να σημειωθεί ότι το εν λόγω επιχείρημα ισχύει μόνο στην περιοχή της Γαλλίας, που καλύπτεται από το δίκτυο αερίου. Έτσι, η GdF μείωσε με ανάλογο τρόπο τα τιμολόγια της κατά το 1999, ενώ οι τιμές του συσκευασμένου GPL εμφάνισαν μάλλον αυξητικές τάσεις κατά την ίδια περίοδο. Είναι πολύ μικρή η πιθανότητα μία διαφορά τιμής της τάξης του [...]\*, μεταξύ του συσκευασμένου GPL και του φυσικού αερίου να οδηγήσει έναν καταναλωτή να επιδιώξει τη σύναψη συνδρομής με το φυσικό αέριο στη GdF.
- (264) Εξάλλου, η υποκατάσταση από τον ηλεκτρισμό θα οφειλόταν στο συνδυασμό δύο παραγόντων. Αφενός, τα νοικοκυριά εξοπλίζονται όλο και περισσότερο με συσκευές που μπορούν να λειτουργήσουν με GPL ή ηλεκτρισμό (όπως για παράδειγμα μία κουζίνα με δύο ηλεκτρικές εστίες και δύο εστίες GPL). Οι καταναλωτές θα μπορούσαν επομένως να επιλέξουν μεταξύ GPL και ηλεκτρισμού ανάλογα με τις τιμές τους. Αφετέρου, οι συσκευές που λειτουργούν με GPL αντικαθίστανται από ηλεκτρικές συσκευές.
- (265) Κανένα από τα δύο παραπάνω επιχειρήματα δεν φαίνεται πειστικό. Σύμφωνα με μελέτη [...]\*, σε περιοχή χωρίς παροχή αερίου, [...]\* των νοικοκυριών είναι εξοπλισμένα με συσκευές GPL ή συνδυασμό GPL και ηλεκτρισμού για το μαγείρεμα. Κάθε τρόπος μαγειρέματος έχει τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματά του. Όπως εξηγεί η TotalFina, όσον αφορά το μαγείρεμα, τα αέρια, εν γένει, εμφανίζουν, σε σχέση με τον ηλεκτρισμό μειονεκτήματα όσον αφορά την άνεση και την ασφάλεια. Ωστόσο, η χρησιμοποίηση αερίου για το μαγείρεμα συνεπάγεται αξιοσημείωτα πλεονεκτήματα όσον αφορά το κόστος. Προς τούτο, παραμένει η προτιμώμενη λύση πολυάριθμων νοικοκυριών, χαμηλού κυρίως εισοδήματος. Η TotalFina υποστηρίζει επίσης ότι περισσότερο από το ένα τέταρτο των νοικοκυριών χρησιμοποιούν μικτό εξοπλισμό που λειτουργεί με GPL και ηλεκτρισμό και εξ αυτού καταλήγει στο συμπέρασμα ότι τα εν λόγω νοικοκυριά θα καταλάωναν περισσότερο ηλεκτρισμό σε σχέση με GPL αν οι σχετικές τιμές παρουσίαζαν διακυμάνσεις. Ωστόσο, λογικά μπορεί να αποκλειστεί το ενδεχόμενο ότι η πλειονότητα των καταναλωτών ενημερώνεται σταθερά για τις αποκλίσεις των σχετικών τιμών (ανά θερμοκρασιακή μονάδα) μεταξύ GPL και ηλεκτρισμού και τροποποιεί αναλόγως τη στάση της. Το ίδιο ισχύει και για την επιλογή του εξοπλισμού. Βάσει των εγγράφων που υπέβαλε η TotalFina, οι επιλογές αυτές γίνονται πρώτα απ' όλα σε συνάρτηση με το ποσό της επένδυσης και της ευκολίας χρήσης (ταχύτητα, ποιότητα μαγειρέματος, κλπ.). Τέλος, θα πρέπει να σημειωθεί ότι

η [...]» εκτίμησε ότι η αυξανόμενη ελαστικότητα μεταξύ του GPL για το μαγείρεμα και του ηλεκτρισμού είναι της τάξης του [...]». Αυτό σημαίνει ότι μία αύξηση της τιμής κατά [...]» θα οδηγούσε σε λιγότερο σημαντική πτώση των πωλήσεων και επομένως θα ήταν ιδιαίτερα αποδοτική.

- (266) Εξ αυτών προκύπτει επομένως, ότι όσον αφορά το μαγείρεμα, το συσκευασμένο GPL δεν αποτελεί μέρος της ίδιας οικείας αγοράς με το φυσικό αέριο ή τον ηλεκτρισμό.
- (267) Όσον αφορά το GPL ως πηγή οικιακής θέρμανσης, η TotalFina διαβίβασε πολυάριθμες μελέτες που φανερώνουν σημαντική δυνατότητα υποκατάστασης με το οικιακό πετρέλαιο, τον ηλεκτρισμό και το ξύλο. Αυτή η δυνατότητα υποκατάστασης θα παρενέβαινε κατά τη στιγμή αλλαγής του συστήματος θέρμανσης και κατά την επιλογή της πηγής ενέργειας για τις κατοικίες που έχουν πολλαπλές πηγές θέρμανσης.
- (268) Ωστόσο, από μελέτες που έχουν υποβληθεί προκύπτει ότι (i) η επιλογή της πηγής ενέργειας για τη θέρμανση ρυθμίζεται από την εγκατάσταση κεντρικής θέρμανσης· (ii) η στιγμή λήψης της απόφασης εγκατάστασης ή αλλαγής ενός συστήματος κεντρικής θέρμανσης εξαρτάται ελάχιστα από τις σχετικές τιμές των διαφόρων πηγών ενέργειας, αλλά κυρίως από τη βλάβη του προηγούμενου συστήματος και από το επίπεδο των πόρων που διαθέτουν τα νοικοκυριά· και (iii) εφόσον μία κατοικία πρέπει να εφοδιαστεί με ένα σύστημα θέρμανσης, οι καταναλωτές επιλέγουν μεταξύ των διαφορετικών πηγών ενέργειας και η επιλογή αυτή εξαρτάται μεταξύ άλλων από τις σχετικές τιμές των διαφορετικών πηγών. Κατά την TotalFina, αν οι τιμές του GPL αυξάνονταν κατά [...]», το [...]» των κατοικιών που θα είχαν επιλέξει να εφοδιαστούν κατά το έτος εκείνο με GPL θα επέλεγαν μία άλλη εγκατάσταση και κατά συνέπεια μία άλλη πηγή ενέργειας. Η εκτίμηση αυτή εμφανίζει στατιστικά σφάλματα που δεν μπορούν να αγνοηθούν, αλλά ακόμη και αν γινόταν δεκτή, ο αριθμός συστημάτων θέρμανσης που πρέπει να αντικατασταθούν ή να εγκατασταθούν και θα μπορούσαν να λειτουργήσουν με GPL αντιστοιχεί σε ισχνή αναλογία [...]» του συνόλου των οικιών που θερμαίνονται με GPL. Αυτό σημαίνει ότι η ενιαία αύξηση των τιμών GPL κατά [...]» θα οδηγούσε ενδεχομένως σε απώλεια μέγιστου ποσοστού πελατών [...]» και επομένως θα ήταν επικερδής. Κατά την TotalFina, επί χρονικού διαστήματος τριών ετών, θα ισοδυναμούσε με απώλεια πελατών της τάξης του [...]» περίπου.
- (269) Επιπλέον, κατά την TotalFina, το [...]» των κατοικιών που θερμαίνονται με GPL διαθέτει και άλλη πηγή ενέργειας (όπως το ξύλο ή τα ηλεκτρικά σώματα). Η TotalFina υπέβαλε εκτίμηση της ελαστικότητας-τιμής της ζήτησης για το GPL που ανέρχεται σε [...]». Επομένως, αν η τιμή του GPL αυξανόταν κατά [...]», η ζήτηση GPL θα σημείωνε πτώση κατά [...]».
- (270) Συνολικά, εάν οι τιμές του GPL αυξάνονταν κατά [...]», θα ακολουθούσε μέγιστη απώλεια πωλήσεων της τάξης του [...]» το πολύ επί μία τριετία. Ανάλογη απώλεια πωλήσεων θα αντισταθμιζόταν με το παραπάνω από την αύξηση των κερδών. Πράγματι, η αύξηση των κερδών υπερβαίνει αναλογικά την αύξηση των τιμών (σε πρώτη προσέγγιση μπορεί να θεωρηθεί ότι η αύξηση των τιμών τροφοδοτεί πλήρως τα κέρδη). Δεδομένων των υποθέσεων που υπέβαλε η TotalFina, για να καταστεί μη επικερδής μία αύξηση τιμής της τάξης του [...]» θα χρειαζόταν περιθώριο μεγαλύτερο του [...]». Ωστόσο, το 1998, το αναλογικό αποτέλεσμα εκμετάλλευσης ανά τόνο - τιμή πώλησης ανά τόνο της TotalFina ήταν της τάξης του [...]».

- (271) Όσον αφορά το GPL σε δεξαμενές που χρησιμοποιείται στην πετροχημεία και στη βιομηχανία, από τις μελέτες που υπέβαλε η TotalFina προκύπτει ότι οι σχετικές διακυμάνσεις των τιμών μεταξύ του GPL και των λοιπών πηγών ενέργειας δεν συσχετίζονται. Εξάλλου, έκθεση της [...] που αφορά τη χρήση GPL στην πετροχημεία φανερώνει ότι αύξηση της τιμής του GPL κατά [...] σε σχέση με την τιμή του ακαθάριστου πετρελαίου θα οδηγούσε σε πτώση κατά [...] της σχέσης του καταναλωθέντος GPL με το καταναλωθέν ακάθαρτο πετρέλαιο. Ο ισχνός αυτός αντίκτυπος οφείλεται σε τεχνικά εμπόδια των ατμοπυρολυτηρίων. Οι πιθανές διακυμάνσεις του χρησιμοποιούμενου GPL σε σχέση με άλλες πηγές ενέργειας μπορούν επομένως να εξηγηθούν έτσι από τις αποφάσεις προσαρμογής της παραγωγής των ατμοπυρολυτηρίων, ανεξάρτητα από τις σχετικές τιμές τους ή μάλλον από αναφορές στο επίπεδο της προσφοράς μεταξύ διαφόρων χρήσεων GPL.
- (272) Βάσει των προαναφερθέντων, μπορεί να συναχθεί το συμπέρασμα ότι το GPL αποτελεί χωριστή αγορά από τις λοιπές πηγές ενέργειας, με ενδεχόμενη εξαίρεση το φυσικό αέριο, προϋπόθεση για τη δυνατότητα υποκατάστασης του οποίου είναι η προηγούμενη σύνδεση με εγκαταστάσεις του πελάτη.

### 7.1.2. Οικεία γεωγραφική αγορά

- (273) Η γεωγραφική αγορά των πωλήσεων GPL έχει εθνικό χαρακτήρα. Το GPL είναι ένα προϊόν που μεταφέρεται εν γένει σε κοντινές αποστάσεις. Ωστόσο, υπάρχει επικάλυψη μεταξύ των εμπορικών ζωνών από τις αποθήκες ή τα κέντρα εμφιάλωσης και φαίνεται δύσκολη η απομόνωση μιας περιοχής σε σχέση με άλλες. Όσον αφορά την αγορά εμφιαλωμένου GPL για οικιακή χρήση, στο ίδιο κράτος μέλος τα προϊόντα είναι ομοιογενή και υποβάλλονται σε ενιαίες κανονιστικές διατάξεις. Η αγορά κυριαρχείται από τα δίκτυα πώλησης που έχουν ιδρύσει οι πετρελαιοβιομηχανίες και τα καταστήματα μεγάλου και μεσαίου μεγέθους. Οι επιχειρήσεις των εν λόγω δικτύων ασκούν πολιτικές τιμών σε εθνικό επίπεδο. Στην προκειμένη περίπτωση η υπόψη γεωγραφική αγορά είναι η Γαλλία. Όπως θα εξηγηθεί στις παραγράφους που ακολουθούν, ορισμένες επιχειρήσεις διαθέτουν πιο εκτεταμένη υλικοτεχνική διάρθρωση σε σχέση με άλλες, και οι τελευταίες βασίζονται σε συμβάσεις ανταλλαγών με τις πρώτες για να μπορέσουν να καλύψουν ολόκληρη την επικράτεια.

## 7.2. Λειτουργία της αγοράς

### 7.2.1. Διάρθρωση της προσφοράς: οι παράγοντες που δρουν στην αγορά

- (274) Ο αριθμός των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται μέχρι σήμερα στην αγορά GPL ανέρχεται σε 7. Πρόκειται, εκτός της TotalFina και της Elf, για την Butagaz, την Primagaz, την Repsol, την Air Liquide και τη Vitogaz. Όσον αφορά την Air Liquide, [...]\*. Η Vitogaz έχει χρηματοοικονομικές σχέσεις με την Elf και την TotalFina. Το κεφάλαιο της Vitogaz κατανέμεται μεταξύ της TotalFina (34%) και της Rubis (66%). Η Rubis είναι μία ετερόρρυθμη εταιρεία με βασικούς μετόχους [...] και [...]\*. Τα μέρη που μετέχουν στη συγκέντρωση δεν έχουν καμία συμμετοχή στην Butagaz ή την Primagaz. Τα μερίδια αγοράς των διαφόρων επιχειρήσεων συνοψίζονται ως ακολούθως:



### Μερίδια αγοράς GPL - Γαλλία

GPL "Συνολικά"	1998
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%]*

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

<b>GPL πωλήσεις χύδην μικρής κλίμακας</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%]*
Άλλες	[<5%]*

<b>GPL πωλήσεις χύδην μεσαίας και μεγάλης κλίμακας</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%]*
Άλλες	[<5%]*

Πηγή: [...]\*

- (275) Ομοίως, η TotalFina και η Elf έχουν ισχυρή παρουσία σε επίπεδο αποθεματοποίησης και διαθέτουν εισαγωγικές αποθήκες σε ολόκληρη τη γαλλική επικράτεια. Οι αποθήκες αυτές είναι απαραίτητες σε όλες τις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στην αγορά δεδομένου ότι η Γαλλία αποτελεί από διαρθρωτική άποψη εισαγωγέα προπανίου. Πρέπει να σημειωθεί ότι μέχρι σήμερα για να μπορέσουν να καλύψουν ολόκληρη τη Γαλλία, οι επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στην αγορά επιδίδονταν σε συμφωνίες ανταλλαγής μεταξύ εισαγωγικών αποθηκών, αποθηκών αποθεματοποίησης και κέντρων εμφιάλωσης.

- (276) Ο υπολογισμός της αναλογίας των ποσοτήτων αποθεματοποίησης εισαγωγών που κατέχει κάθε επιχείρηση παρέχει ανάλογες αξίες όσον αφορά τα μερίδια αγοράς. Ο παρακάτω πίνακας παρέχει την αναλογία του κεφαλαίου που κατέχει η κάθε επιχείρηση που δραστηριοποιείται στην αγορά GPL όσον αφορά τις εισαγωγικές αποθήκες.

#### Εισαγωγικές αποθήκες

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

Πηγή : Έντυπο CO

- (277) Η TotalFina και η Elf διαθέτουν υλικοτεχνικές θέσεις που αλληλοσυμπληρώνονται από γεωγραφική άποψη. Μετά τη συγκέντρωση, η TotalFina/Elf θα αποκτήσει τον αποκλειστικό έλεγχο των αποθηκών του Norgal και του Cobogal και χάρη στην προσθήκη των αποθηκών που βρίσκονται στη Νότια Γαλλία και στα παράλια του Ατλαντικού, η συγχωνευθείσα επιχείρηση θα διαθέτει γεωγραφική κάλυψη σε επίπεδο υλικοτεχνικής υποδομής που θα την καθιστά αυτόνομη σε σχέση με τους ανταγωνιστές της (πρβλ. παρακάτω).
- (278) Τέλος, η TotalFina και η Elf κατέχουν ισχυρές θέσεις όσον αφορά τις αποθήκες σύνδεσης και τα κέντρα εμφιάλωσης. Οι υποδομές αποθεματοποίησης του GPL στις κοντινές αποθήκες και στις αποθήκες αποθεματοποίησης στα κέντρα εμφιάλωσης είναι σημαντικά και απαραίτητα εργαλεία στο βαθμό που επιτρέπουν στο GPL - ενέργεια η οποία χρησιμοποιείται κατά προτεραιότητα στον οικιστικό τομέα, τον τριτογενή και γεωργικό τομέα και στη μικρή βιομηχανία - να διατίθεται κατά προτεραιότητα στον αγροτικό χώρο και στις μικρές πόλεις, καθώς και σε περιοχές που έχουν στραφεί περισσότερο προς τη βιοτεχνία.
- (279) Σοβαρά εμπόδια για την είσοδο και την επέκταση στη συγκεκριμένη αγορά αποτελεί η ανάγκη διάβασης από τα κέντρα αποθεματοποίησης. Έτσι, λόγω της επικρατούσας αντίληψης για την επικινδυνότητα του GPL, υπάρχει υποχρεωτικός κανονισμός σε ευρωπαϊκό και εθνικό επίπεδο, ο οποίος καθιστά άκρως απίθανη την κατασκευή

νέων χώρων αποθεματοποίησης. Κατά συνέπεια, θα ήταν ιδιαίτερα δαπανηρό για έναν οικονομικό παράγοντα να διεισδύσει στην αγορά του GPL, καθώς και για μία υπάρχουσα επιχείρηση να αυξήσει το μερίδιό της στην αγορά. Γι' αυτό τα τελευταία χρόνια παρατηρήθηκε στη Γαλλία μία κίνηση συγκέντρωσης στην αγορά GPL.

### 7.2.2. Διάρθρωση της ζήτησης

(280) Η πελατεία GPL κατατάσσεται σε δύο κατηγορίες. Η "πελατεία φιαλών" περιλαμβάνει κυρίως ιδιώτες. Η "πελατεία χύδην" υποδιαιρείται μεταξύ ιδιωτών [...] και επαγγελματιών [...]\*. Πρέπει να σημειωθεί ότι η πώληση των κλασικών φιαλών<sup>22</sup> σημειώνει ελαφρά πτώση της τάξης του 2% ετησίως. Απεναντίας, και χωρίς να ληφθεί υπόψη η αναγγελθείσα άνοδος των πωλήσεων καυσίμου GPL, η πώληση από δεξαμενή αυξάνεται από 2% έως 3% ετησίως και εμφανίζει επομένως προοπτική ανάπτυξης.

## 7.3. Ανάλυση από την άποψη του ανταγωνισμού

### 7.3.1. Συνδυασμένη θέση της TotalFina και της Elf όσον αφορά την πώληση GPL

(281) Η εξαγορά της Elf από την TotalFina θα οδηγήσει στη δημιουργία δεσπόζουσας θέσης στην ή τις αγορές GPL στη Γαλλία. Πράγματι, με μερίδια αγοράς τα οποία το 1998 ανέρχονταν αντίστοιχα σε [15-25% και 15-25%]\* η TotalFina και η Elf, εφόσον ενωθούν, θα φτάσουν το [40-50%]\* σε εθνικό επίπεδο. Στο ποσοστό αυτό πρέπει να προστεθεί και το [0-5%]\* που κατέχει η Air Liquide. Επομένως, η TotalFina/Elf θα έχει έλεγχο επί του [40-50%]\* περίπου των πωλήσεων GPL στη Γαλλία. Αν εξεταστούν οι χωριστές αγορές GPL, η TotalFina/Elf θα έχει το [35-45%]\* των πωλήσεων συσκευασμένου GPL, το [40-50%]\* των πωλήσεων από μικρές δεξαμενές για οικιακή χρήση και το [55-65%]\* των πωλήσεων από μεγάλες δεξαμενές για επαγγελματική χρήση. Έστω και αν το συνδυασμένο μερίδιο αγοράς στον τομέα του συσκευασμένου GPL δεν είναι τόσο μεγάλο σε σχέση με τα μερίδια που έχουν προσδιοριστεί στο επίπεδο των δύο ειδών "χύδην", η νέα επιχείρηση θα μπορεί να ασκεί και εκεί την ισχύ της στην αγορά η οποία θα εξομοιούται με δεσπόζουσα θέση όπως προκύπτει από τις εκτιμήσεις που εκτίθενται παρακάτω.

### 7.3.2. Θέση της TotalFina και Elf στον εφοδιασμό σε GPL

- Παραγωγή

(282) Τα γαλλικά διυλιστήρια παρήγαγαν το 1998 2,7 MT GPL (60% περίπου βουτάνιο και 40% προπάνιο). Εξάλλου, το 0,1 MT προέρχεται από φυσικό αέριο, κυρίως στην περιοχή του Lacq. Η συνολική κατανάλωση GPL στη Γαλλία ανήλθε το 1998 σε 3,2 MT εκ των οποίων ο 1,4 MT προέρχονταν από εισαγωγές.

(283) Πέραν της παραγωγής GPL από τα διυλιστήρια και εκείνης που προκύπτει από την εξαγωγή στο επίπεδο της Γαλλίας η TotalFina παράγει [30-40%]\* της γαλλικής παραγωγής και η Elf το [10-20%]\* ή από κοινού το [50-60%]\*.

<sup>22</sup> Οι παραγωγοί GPL κατασκεύασαν τελευταία φιάλη 6 kg (οι κλασικές φιάλες είχαν βάρος 13kg), ούτως ώστε να δώσουν νέα ώθηση στη χρήση φιάλης. Η νέα φιάλη είναι ελαφρότερη πράγμα που κάνει βολικότερη την αγορά, τη μεταφορά και την εγκατάστασή της.

Χάρη στη γεωγραφική της θέση και στο δίκτυο διανομέων που διαθέτει, η νέα επιχείρηση θα είναι η μόνη που θα μπορεί να διανέμει κατευθείαν GPL σε ολόκληρη την επικράτεια.

- Αποθεματοποίηση των εισαγωγών

(284) Όσον αφορά την αποθεματοποίηση των εισαγωγών, πρέπει να σημειωθεί ότι η TotalFina και η Elf διαθέτουν από κοινού δικαιώματα στο 44% της συνολικής χωρητικότητας 9 σημείων εισαγωγής [...] και ότι η νέα επιχείρηση κατέχει 5 από τους 9 χώρους υλικοτεχνικής υποδομής των εισαγωγών.

(285) Μεταξύ των εν λόγω σημείων εισαγωγών, μπορεί να αναφερθεί το παράδειγμα του Norgal. Η αποθήκη του Norgal (Le Havre) είναι ένα από τα μεγαλύτερα τερματικά εισαγωγών (60 000 m<sup>3</sup>) στο βόρειο τμήμα της Ευρώπης. Πρόκειται για τη μοναδική κατεψυγμένη αποθήκη της Ευρώπης, η οποία, επιπλέον, έχει εύκολη πρόσβαση για τις εισαγωγές που προέρχονται από βρετανικά διυλιστήρια και από την περιοχή ARA (είναι σε θέση να υποδεχτεί πλοία όλων των διαστάσεων και πάσης προέλευσης – το 1998 διήλθαν 860 000 τόνοι). Αριθμεί το 40% περίπου των εισαγωγών GPL στη Γαλλία. Εκτός από τις συμμετοχές της TotalFina και της Elf, η Vitogaz κατέχει το 20,9%. Μετά τη συγκέντρωση, η νέα επιχείρηση θα κατέχει το 79,1% του χώρου αυτού. Η νέα επιχείρηση θα έχει τον αποκλειστικό έλεγχο της αποθήκης αυτής (έλεγχος της πλειοψηφίας των 2/3 των ψήφων) και μπορεί να λαμβάνει μονομερώς όλες τις αποφάσεις. Αυτό μπορεί να οδηγήσει σε αντιανταγωνιστική συμπεριφορά εις βάρος του μειοψηφούντος μετόχου που μπορεί να εκδηλωθεί ως άρνηση να εφοδιάζονται από κοινού. Αυτό θα ωθούσε τη Vitogaz (με 4 000 m<sup>3</sup> χωρητικότητα που θα περιέλθει στην ιδιοκτησία της) να προσφύγει σε πλοία μειωμένου μεγέθους και επομένως να αυξήσει τις δαπάνες της. Το ίδιο ισχύει και για την αποθήκη του Cobogal η οποία μετά τη συγκέντρωση θα περιέλθει στον αποκλειστικό έλεγχο της TotalFina μέχρι ύψους 60%. Η Primagaz, η άλλη μέτοχος, με δικαίωμα ικανότητας 4 600 m<sup>3</sup> μπορεί να βρεθεί αποκλεισμένη με τον ίδιο τρόπο που θα βρεθεί αποκλεισμένη η Vitogaz στο χώρο του Norgal.

(286) Η νέα επιχείρηση θα κατέχει σημαντικές συμμετοχές στα πιο στρατηγικά σημεία: 42,9% της Geogaz που βρίσκεται στη Lavéra· 60% της Cobogal που βρίσκεται στο Ambès· 79,1% της Norgal που βρίσκεται στο Harfleur.

- Συμφωνίες ανταλλαγής προϊόντος (swaps)

(287) Για να συμμετέχουν σήμερα στην αγορά GPL, οι παραγωγοί πρέπει να έχουν εθνική γεωγραφική κάλυψη ολόκληρης της επικράτειας. Πρέπει επίσης να εστιάζονται σε μία κατάλληλη υλικοτεχνική βάση (μαζική αποθεματοποίηση των εισαγωγών, ή κέντρο εμφιάλωσης). Αυτή η υλικοτεχνική βάση είναι είτε ίδια βάση, είτε τρίτη βάση που χρησιμοποιείται στο πλαίσιο ανταλλαγής προϊόντων. Όπως αναφέρει στην απάντησή του ένας ανταγωνιστής, "κατά την τελευταία εικοσαετία, οι ανεξάρτητοι διανομείς GPL στη Γαλλία εξαφανίστηκαν γιατί δεν μπόρεσαν να αποκτήσουν μία θέση εταιρείας αποθεματοποίησης που να τους επιτρέπει την άμεση πρόσβαση ή την πρόσβαση μέσω ανταλλαγών στο GPL σε ανταγωνιστικές τιμές".

(288) Οι εναλλαγές προϊόντων επιτρέπουν σε έναν ανταγωνιστή να δραστηριοποιείται σε γεωγραφικές ζώνες όπου δεν κατέχει ίδιους πόρους, και έτσι να μειώνει τη μεταφορά των προϊόντων (τα οποία ταξινομούνται στην κατηγορία "επικίνδυνα"), να περιορίσει το υλικοτεχνικό του κόστος και να μειώνει την τιμή κόστους προκειμένου να παραμένει ανταγωνιστικός σε μία δεδομένη περιοχή. Οι διάφοροι ανταγωνιστές

αναζητούν αμοιβαίες δυνατότητες διέλευσης στα διάφορα κέντρα και αποθήκες που διαφέρουν. Στην περίπτωση αυτή, η εταιρεία που είναι ιδιοκτήτρια του κέντρου της αποθήκης οδηγεί εκεί το αέριο με μαζικό μέσο μεταφοράς για να το εκχωρήσει, κατά την έξοδό του από την αποθήκη, στην εταιρεία που έχει υποβάλει αίτηση διέλευσης (ή ανταλλαγής). Οι εν λόγω παροχές διέλευσης ή ανταλλαγής συνδέονται με αμοιβαίες εκχωρήσεις προϊόντων, που πραγματοποιούνται μέσω ενός συστήματος ισορροπημένων ανταλλαγών και οι οποίες δύνανται να αντιπροσωπεύουν πάνω από το ήμισυ των ποσοτήτων που εμπορεύονται ήδη οι εταιρείες διανομής. Ο πίνακας που ακολουθεί παρέχει ένα δείγμα των πηγών ανταλλαγών στους διάφορους ανταγωνιστές. Διαπιστώνεται ότι μετά τη συγκέντρωση θα υπάρχει αξιοσημείωτος βαθμός εξάρτησης των λοιπών παραγωγών από τη νέα επιχείρηση.

### Εξάρτηση του εφοδιασμού των επιχειρήσεων αερίου

	Total Gaz		Elf Antargaz		Primagaz		Vitogaz		Butagaz		Air Liquide	
	Ανταλ- λαγές	Αγορές	Ανταλ- λαγές	Αγορές	Ανταλ- λαγές	Αγορές	Ανταλ- λαγές	Αγορές	Ανταλ- λαγές	Αγορές	Ανταλ- λαγές	Αγορές
Σύνολο	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Elf	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Primagaz	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Vitogaz	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Butagaz	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Air Liquide	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*

Πηγή: απαντήσεις στα ερωτηματολόγια της Επιτροπής

Ο παραπάνω πίνακας εμφανίζει την αναλογία που αντιπροσωπεύουν οι ανταλλαγές ενός προμηθευτή με τους ανταγωνιστές του στις συνολικές πραγματοποιηθείσες πωλήσεις GPL. Π.χ., [...]\* των πωλήσεων που πραγματοποίησε η Vitogaz εξαρτώνται από τις ανταλλαγές της με την TotalFina και την Elf.

Ο πίνακας που ακολουθεί απεικονίζει τη σημασία που αντιπροσωπεύουν για την Primagaz, την Vitogaz και την Butagaz οι ανταλλαγές τους με την TotalFina και την Elf όσον αφορά το σύνολο της πολιτικής ανταλλαγών GPL που ασκούν.

### Ανταλλαγές: σχετική σημασία TotalFina/Elf

Primagaz	[...]*	TFE
	[...]*	Λοιποί
Vitogaz	[...]*	TFE
	[...]*	Λοιποί
Butagaz	[...]*	TFE
	[...]*	Λοιποί

Πηγή: απαντήσεις στα ερωτηματολόγια

- (289) Εκ των ανωτέρω προκύπτει ότι, στο βαθμό που οι τρεις αυτοί ανταγωνιστές υποχρεωθούν να προσφύγουν σε συμφωνίες ανταλλαγών για να καλύψουν μεγαλύτερο μέρος της γαλλικής επικράτειας, θα εξαρτώνται από την TotalFina/Elf κατά [...]\* και πλέον των αναγκών τους. Η εξάρτηση αυτή θα είναι ιδιαίτερα οξυμένη όσον αφορά την Vitogaz και την Primagaz. Έτσι μετά την συγκέντρωση, θα διακοπεί η πολιτική ισορροπημένων ανταλλαγών έτσι ώστε κανείς ανταγωνιστής της

TotalFina/Elf δεν θα μπορεί να προβεί σε αγορές ή εισαγωγές GPL για να καλύψει το σύνολο της γαλλικής επικράτειας χωρίς να διέλθει είτε μέσω ενός διυλιστηρίου TotalFina/Elf είτε μέσω των αποθηκών του.

- Αποθήκες σύνδεσης και κέντρα εμφιάλωσης

(290) Πρέπει να σημειωθεί ότι οι επιχειρήσεις, προκειμένου να διασφαλίσουν επαρκή γεωγραφική κάλυψη, προβαίνουν στις συμφωνίες ανταλλαγής μεταξύ αποθηκών και κέντρων εμφιάλωσης. Όσον αφορά τις αποθήκες διανομής εσωτερικού, πρέπει να αναφερθεί ότι η νέα επιχείρηση θα κατέχει 48 επί 112, ήτοι το [...] του μεριδίου αγοράς GPL βάσει των πωλήσεων. Όσον αφορά τα κέντρα εμφιάλωσης, πρέπει να σημειωθεί ότι μετά την συνένωση η TotalFina και η Elf θα κατέχουν κατ' αποκλειστικότητα 13 εξ αυτών των κέντρων. Επιπλέον, σε 9 άλλα κέντρα η νέα επιχείρηση θα έχει από κοινού συμμετοχή με κάποιον τρίτο. Ο πίνακας που ακολουθεί απεικονίζει τις αντίστοιχες θέσεις των διαφόρων επιχειρήσεων όσον αφορά τα κέντρα εμφιάλωσης.

### Κέντρα εμφιάλωσης

<u>Περιφέρεια</u>	<u>Elf</u>	<u>TotalFina</u>	<u>Butagaz</u>	<u>Primagaz</u>	<u>Vitogaz</u>
<b>Βόρεια</b>	Valenciennes	Arleux	Courchelettes	Dainville	
<b>Ανατολικά</b>	Herlisheim	Hauconcourt	Reichstett	Herlisheim	
			Sillery	Pont à Mousson	Pont à Mousson
<b>Κάτω Σηκουάνας και Κέντρο</b>	Ris (orangis)		Petit couronne		
			Chalon	Le Hoc	Le Hoc
	Queven		Aubigny		Queven
		Deux-Sèvres	Montereau	St Florentin	
<b>Δυτικά</b>	Donges		L'herbergement		
				Brest	
			Arnage		
	Vern		Vire	St Pierre des Corps	
<b>Νοτιοδυτικά</b>	Boussens	Fenouillet			
	Nérac		Nérac		
	Niort	Niort	Le Douhet		
	Ambes	Ambes	Pauillac	Ambes	
	Lacq		Lacq		
	Rodez		Rodez		
<b>Κοιλάδα του Ροδανού</b>	Feyzin	Macon	Lyon	Feyzin	
		Marignagne	Bollene		
	Fos		Rognac	Fos	
<b>Νότια</b>	Port la nouvelle		Port la nouvelle		
<b>Κορσική</b>	Ajaccio		Bastia		

Πηγή : Έντυπο CO

(291) Εξάλλου, πρέπει να σημειωθεί ότι όσον αφορά το συσκευασμένο αέριο, κάθε επιχείρηση που δραστηριοποιείται στην αγορά αρνείται καταρχάς να παραδίδει μη εμφιαλωμένο αέριο και επιπλέον επιβάλλει στους διανομείς της (GMS και λοιπούς) να πωλούν το υγραέριο (GPL) με το εμπορικό τους σήμα. Επιπλέον, φαίνεται ότι το σύστημα της εγγυημένης επιστροφής των φιαλών (της τάξης των 200 FF ανά φιάλη)

οδηγεί στη δημιουργία θυγατρικών εταιρειών μεταξύ της πελατείας και αυξάνει έτσι τους φραγμούς εισόδου - ενώ μειώνει την ικανότητα των μεταπωλητών για διαπραγματεύσεις. Πράγματι, οι συμβάσεις μεταξύ των παραγωγών υγραερίου και των αντιπροσώπων - διανομέων τους περιλαμβάνει ρήτρες που απαγορεύουν την επιστροφή φιαλών αερίου άλλων ανταγωνιστικών εμπορικών σημάτων. Αυτή η συμβατική διάταξη θα μπορούσε να έχει ως αποτέλεσμα την κατανομή της επικράτειας και της καταναλωτικής πίστης στερώντας από τους καταναλωτές τη δυνατότητα να αλλάξουν εμπορικό σήμα. Η TotalFina παρατήρησε ότι το Συμβούλιο Ανταγωνισμού και το Εφετείο του Παρισιού έκριναν ότι οι εν λόγω ρήτρες, παρότι περιοριστικές, συνέβαλαν στην επιβολή ελέγχου και ασφάλειας παρεμποδίζοντας την έξοδο των φιαλών από το αρχικό κύκλωμα διανομής τους. Προκύπτει ακόμα ότι μετά τη συγχώνευση και το μέγεθος το οποίο θα αποκτήσει η νέα επιχείρηση, η πρακτική αυτή θα έχει ως συνέπεια να αυξήσει τους φραγμούς για την επέκταση άλλων προμηθευτών, και να ενθαρρύνει έτσι την καταναλωτική πίστη όλο και περισσότερων πελατών.

#### **7.4. Δημιουργία δεσπόζουσας θέσης**

- (292) Από τις ανωτέρω αναλύσεις προκύπτει ότι η πράξη θα θέσει σε αμφισβήτηση την ισορροπία της αγοράς υγραερίου αποκλείοντας ένα σημαντικό παράγοντα και οδηγώντας τους λοιπούς ανταγωνιστές σε εξάρτηση διαφορετικού βαθμού από τον καθένα. Αυτό θα οδηγήσει σε αύξηση του κόστους των ανταγωνιστών και σε κάμψη της ανταγωνιστικότητάς τους.
- (293) Μετά τη συγκέντρωση, η TotalFina/Elf θα είναι η μόνη πραγματικά αυτόνομη επιχείρηση στην αγορά υγραερίου. Κάθε άλλος ανταγωνιστής που θα επιθυμεί να καλύψει ολόκληρη την επικράτεια θα πρέπει να εφοδιάζεται από την TotalFina/Elf ή να εξασφαλίζει πρόσβαση στην αλυσίδα διανομής της, πράγμα που ισοδυναμεί με στραγγαλισμό. Ωστόσο, σύμφωνα με τις μαρτυρίες των ανταγωνιστών, αυτό που παγώνει την προσφορά στην αγορά υγραερίου δεν είναι μόνο η διαθεσιμότητα του προϊόντος, αλλά και η διαθεσιμότητα αποθεματοποίησης εισαγωγών, καθώς και άλλων μέσων της αλυσίδας διανομής (φορτηγών, κέντρων εμφιάλωσης,). Η ικανότητα αποθεματοποίησης υγραερίου λειτουργεί έτσι σε "τεταμένη ροή", πράγμα που συνεπάγεται ότι σε περίοδο κορεσμού, όπως και το χειμώνα, ορισμένοι ανταγωνιστές έχουν μόνο 8 ημέρες αποθέματος.
- (294) Στην απάντησή της στην κοινοποίηση αιτιάσεων, η TotalFina εξήγησε ότι η αλυσίδα διανομής υγραερίου είναι ανοικτή και ρευστή και ότι η συγκέντρωση δεν θα οδηγήσει σε καμία αξιοσημείωτη μεταβολή. Όσον αφορά τα κέντρα εμφιάλωσης, η TotalFina επισημαίνει ότι η αμυδρή διαφορά μεταξύ του κόστους μαζικής μεταφοράς και του κόστους μεταφοράς εμφιαλωμένου υγραερίου ευνοεί έτσι μία στρατηγική που βασίζεται στον περιορισμό του αριθμού των κέντρων εμφιάλωσης και στην αύξηση της διανυόμενης απόστασης. Συνεπεία αυτού οι επιχειρήσεις δεν θα έχουν πλέον ανάγκη να διαθέτουν πολλαπλά κέντρα εμφιάλωσης ούτε να συνάπτουν συμφωνίες ανταλλαγών με άλλους διανομείς. Ωστόσο, ο ισχυρισμός αυτός



προϋποθέτει πρόσβαση, εκ μέρους των άλλων επιχειρήσεων, στην αγορά εισαγωγών καθώς και στις αποθήκες που τους αναλογούν, και δεν λαμβάνει υπόψη τον έλεγχο που θα ασκεί η TotalFina/Elf σε ορισμένες από τις ζωτικής σημασίας αποθήκες που θα ισοδυναμεί με στραγγαλισμό των ανταγωνιστών.

- (295) Εξάλλου, η TotalFina σημειώνει ότι οι επιδόσεις των λοιπών ανταγωνιστών μαρτυρούν την ικανότητά τους να αποκτούν και να διατηρούν τις ανταγωνιστικές τους θέσεις όσον αφορά την πλήρωση φιαλών υγραερίου. Ωστόσο, το επιχείρημα αυτό δεν λαμβάνει υπόψη το παιχνίδι ανταγωνισμού μεταξύ της Totalgaz και της Elf Antargaz πριν από τη συγκέντρωση, πράγμα που επέτρεψε σε άλλους ανταγωνιστές να επιδείξουν θέσεις αγοράς που πλησίαζαν σχεδόν εκείνες της Total και της Elf (για παράδειγμα Primagaz), ή ακόμη και τις υπερέβαιναν (για παράδειγμα Butagaz). Το ίδιο ισχύει με την παρουσία της νέας επιχείρησης στις κοινοτικές αποθήκες (λ.χ. συμμετοχή με έναν τρίτο στο ίδιο κέντρο εμφιάλωσης). Φαίνεται ωστόσο ότι τα κίνητρα της TotalFina/Elf έναντι των ανταγωνιστών θα τροποποιηθούν εντελώς με τη συγχώνευση. Έτσι, η TotalFina/Elf θα αποκτήσει πλήρη αυτονομία εφοδιασμού σε υγραέριο σε σχέση με τους ανταγωνιστές της, ενώ οι τελευταίοι θα παραμείνουν εξαρτημένοι από τη νέα επιχείρηση εάν θέλουν να είναι σε θέση να καλύπτουν ολόκληρη την επικράτεια. Εξάλλου, η TotalFina/Elf έχει διαφορετικά κίνητρα από τους ανταγωνιστές της λόγω του χαρακτήρα της ως κάθετα ενταγμένος πετρελαϊκός όμιλος. Όλοι οι ανταγωνιστές στην αγορά υγραερίου είναι επιχειρήσεις "ενός προϊόντος" (δηλαδή ασχολούνται αποκλειστικά με τη διανομή υγραερίου). Οι άλλοι ανταγωνιστές έχουν είτε αποκλειστικές συμβάσεις προμήθειας με τις πετρελαιοβιομηχανίες ([...]\*, η Butagaz με [...]\*) είτε ασκούν πολιτικές από κοινού αγοράς εισαγόμενων προϊόντων ([...]\*). Ο κίνδυνος περιθωριοποίησής τους από την TotalFina/Elf στις κοινοτικές αποθήκες στηρίχθηκε στις απαντήσεις τους στα ερωτηματολόγια της Επιτροπής. Η Επιτροπή δεν μπορεί επομένως να συμπερισθεί τα συμπεράσματα που εξάγει η TotalFina από τη σύγκριση της ανταγωνιστικής κατάστασης των επιχειρήσεων πλήρωσης πριν και μετά τη συγκέντρωση.
- (296) Στο βαθμό που το πετρέλαιο θέρμανσης θα αποτελέσει πηγή δυναμικού ανταγωνισμού έναντι του υγραερίου, θα πρέπει να σημειωθεί ότι η TotalFina/Elf θα είναι ο μεγαλύτερος παραγωγός πετρελαίου θέρμανσης στη Γαλλία. Αποκτώντας τον έλεγχο των δύο αυτών εναλλακτικών πηγών ενέργειας, η νέα επιχείρηση θα έχει τη δυνατότητα να ρυθμίζει το παιχνίδι του ανταγωνισμού μεταξύ των εν λόγω πηγών, κατευθύνοντας κυρίως τις σχετικές τιμές. Πρέπει εξάλλου να παρατεθούν οι συζητήσεις που πραγματοποιήθηκαν πρόσφατα στη Γαλλία σχετικά με το μέλλον της Gaz de France (GdF). Ενόψει της απελευθέρωσης του τομέα του αερίου, η γαλλική κυβέρνηση, μέτοχος στην GdF, εξετάζει το άνοιγμα του κεφαλαίου της εταιρείας στην EdF, την TotalFina και την Elf<sup>23</sup> (βλ. Le Monde, Παρασκευή 12 Νοεμβρίου 1999).
- (297) Στην απάντησή της στην κοινοποίηση αιτιάσεων, η TotalFina δεν μπόρεσε να αποδείξει ότι οι άλλοι ανταγωνιστές θα μπορούσαν να επιβιώσουν παρά την εξάρτησή τους από τη νέα επιχείρηση, όσον αφορά τις ανταλλαγές ή ακόμη

<sup>23</sup> Αποσπάσματα από άρθρο της καθημερινής εφημερίδας Le Monde: «[Η GdF] πρέπει να αναπτυχθεί ταυτόχρονα προς την πλευρά της παραγωγής, συμμετέχοντας στην ανάπτυξη των κοιτασμάτων υδρογονανθράκων, και προς την πλευρά της κατανάλωσης, ώστε να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις των πελατών. Υπό το πρίσμα αυτό, η αρχή ανοίγματος του κεφαλαίου στην TotalFina/Elf και στην EDF (Le Monde της 29ης Οκτωβρίου) έχει σταματήσει (...) με την απόκτηση του ελέγχου της Elf, η TotalFina, όπως οι μεγάλοι ανταγωνιστές της, θα εδραιωθεί σημαντικά στη διανομή αερίου. Η Elf διαθέτει ένα δίκτυο διοχέτευσης στα νοτιοδυτικά, το οποίο ξεκινάει από το κοίτασμα του Lacq. Ο νέος όμιλος καθίσταται πράγματι απαραίτητος εταίρος για την GDF.»

περισσότερο τη λογιστική εισαγωγών και αντικατάστασης. Με εξαίρεση την Butagaz, τα ανταγωνιστικά κίνητρα της οποίας μετά τη συγχώνευση αναπτύσσονται στις επόμενες παραγράφους, οι λοιποί ανταγωνιστές θα εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από τη νέα επιχείρηση. Η Air Liquide λαμβάνει το σύνολο του προϊόντος της από την Elf. Η Vitogaz θα παραμείνει εξαρτημένη από τα μέρη της συγκέντρωσης, κυρίως όσον αφορά τις εισαγωγές. Τέλος, η Primagaz, η οποία εφοδιάζεται από [...]\*, αντιμετωπίζει δυσχέρειες στην εξεύρεση σημείων διέλευσης των εισαγωγών της (κυρίως στο βόρειο τμήμα της Γαλλίας. Η TotalFina επισημαίνει ότι η Primagaz αποτελεί έναν ανταγωνιστή που θα μπορούσε να αντιδράσει σε κάθε περίπτωση αυξημένης ζήτησης υγραερίου. Εφοδιάζεται από την [...]\*, μέσω μακροπρόθεσμων συμβάσεων. Οι εισαγωγικές της εγκαταστάσεις στην Brest, και κατά περίπτωση οι εισαγωγές από το Βέλγιο με προέλευση τα διυλιστήρια της Αμβέρσας, αποτελούν σύμφωνα με την TotalFina επαρκέστατες εναλλακτικές λύσεις διέλευσης του προϊόντος για την άσκηση πραγματικού ανταγωνισμού. Ωστόσο, η έρευνα επιβεβαίωσε ότι η Primagaz δεν θα έχει καμία ευελιξία να αυξήσει τις τοπικές της προμήθειες. Από την πλευρά της η χωρητικότητα της [...]\* είναι ήδη κορεσμένη. Εξάλλου, η αποθήκη της Brest μπορεί να δεχθεί μόνο μικρά πλοία και δεν χρησιμεύει για τον εφοδιασμό της Βρετάνης. Το κόστος των εισαγωγών προϊόντος από την Αμβέρσα μπορεί να είναι μεταξύ 20% και 40% χαμηλότερο. Επομένως, ένας ανταγωνιστής όπως η Primagaz, που θα μπορούσε να αποτελέσει πηγή πραγματικού ανταγωνισμού μετά τη συγχώνευση, θα δει το πεδίο δράσης του να περιορίζεται.

- (298) Ουδείς εκ των ανταγωνιστών θα είναι σε θέση να αντιταχθεί σε περιορισμό των ποσοτήτων ή αύξηση των τιμών εκ μέρους της TotalFina/Elf. Πράγματι, όπως εξηγήθηκε παραπάνω, η Vitogaz και η Air Liquide δεν θα έχουν το περιθώριο ελιγμών έναντι της TotalFina/Elf και επομένως δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι ασκούν ανταγωνιστική πίεση στην TotalFina. Η Repsol είναι μόνον οριακά παρούσα (από την ισπανική υποδομή της) στο νότιο τμήμα της Γαλλίας και σε περίπτωση που επιθυμούσε να επεκτείνει τις πωλήσεις της σε άλλες γεωγραφικές περιοχές θα εξαρτάτο από την TotalFina/Elf. Η Primagaz καλύπτει μόνο εν μέρει την γαλλική επικράτεια και θα εξαρτάται από την TotalFina/Elf για να εξασφαλίσει την κάλυψη ολόκληρης της επικράτειας. Μόνο η Butagaz θα μπορούσε ενδεχομένως να έχει κάποια αυτονομία έναντι της TotalFina/Elf.
- (299) Είναι αμφίβολο ωστόσο εάν οι επιχειρήσεις αυτές και κυρίως η Butagaz, ακόμη και εάν υποθεθεί ότι ήταν ανεξάρτητες από την TotalFina/Elf, θα είχαν κίνητρο να εναντιωθούν σε αύξηση των τιμών την οποία θα εγκαινιάσει η TotalFina/Elf. Πράγματι, το χειμώνα η γαλλική αλυσίδα διανομής υγραερίου παρουσιάζει συχνά κορεσμό (80% της ετήσιας κατανάλωσης). Επιπλέον, είναι πολύ υψηλοί οι φραγμοί για τυχόν επέκταση.
- (300) Επομένως οι ανταγωνιστές της TotalFina/Elf δεν θα μπορούσαν να αυξήσουν σημαντικά τις πωλήσεις τους χωρίς να ακολουθήσουν την αύξηση των τιμών που έχει εγκαινιάσει η TotalFina/Elf και ως εκ τούτου έχουν κάθε συμφέρον να ακολουθήσουν την αύξηση των τιμών. Ένας από τους μεγάλους ανταγωνιστές απάντησε ότι, σε περίπτωση αύξησης της τιμής πώλησης υγραερίου από τα μέρη που μετέχουν στη συγκέντρωση, δεν θα ήταν σε θέση να ικανοποιήσει τη ζήτηση η οποία θα στρεφόταν προς αυτόν από το τμήμα "μεσαίας και μεγάλης χύδην κατανάλωσης", ενώ θα μπορούσε να αυξήσει την ικανότητά τους μόνο κατά 5% στον τομέα του εμφιαλωμένου υγραερίου και της "μικρής χύδην κατανάλωσης". Οι περιορισμοί αυτοί θα υπήρχαν στο επίπεδο της διαθεσιμότητας των προϊόντων που συνδέεται με τα σημεία εφοδιασμού που ελέγχουν τα μέρη που μετέχουν στη συγκέντρωση, ιδίως

την εισαγωγική αποθήκη Norgal, που για τον εν λόγω ανταγωνιστή αντιπροσωπεύει τη μοναδική δυνατότητα εισαγωγής για το βόρειο τμήμα της Γαλλίας. Ένας άλλος ανταγωνιστής μεγάλου μεγέθους επιβεβαίωσε ότι θα μπορούσε να αντιμετωπίσει με συνέπεια τη ζήτηση η οποία θα άλλαζε κατεύθυνση μετά την αύξηση των τιμών στη νέα επιχείρηση. Κάθε παρατεινόμενη ζήτηση, ωστόσο, θα απαιτούσε σημαντικές επενδύσεις σε υλικό (φιάλες), σε εξοπλισμό (ικανότητα αποθεματοποίησης) και σε λογιστική (μεταφορικά οχήματα). Ενδεικτικά αναφέρεται, ότι προκειμένου να αυξήσουν την ικανότητα αποθεματοποίησης, οι ανταγωνιστές θα έπρεπε να εξοπλισθούν με χώρο τοποθέτησης χύδην ποσοτήτων (κόστος: [...] \* FF ανά 100 τόνους αποθεματοποίησης: διάρκεια κατασκευής 2 έως 5 έτη) και συμπληρωματικά σημεία εισαγωγής (κόστος: [...] \* FF για μια αποθήκη 6 000 τόνων- διάρκεια κατασκευής 2 έως 5 έτη).

- (301) Η κοινοποιηθείσα πράξη θα οδηγήσει στη δημιουργία δεσπόζουσας θέσης την οποία θα κατέχει η TotalFina/Elf στην αγορά υγραερίου ή στις αγορές συσκευασμένου υγραερίου, υγραερίου σε οικιακές δεξαμενές και επαγγελματικού υγραερίου.

## **8. ΆΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ**

- (302) Η κοινοποιηθείσα πράξη οδηγεί σε συνδυασμούς δραστηριοτήτων σε πολλές άλλες αγορές πετρελαιοειδών και χημικών προϊόντων. Στη διάρκεια της διαδικασίας, η Επιτροπή έλαβε δύο καταγγελίες από πελάτες της TotalFina ή της Elf που αφορούσαν τις αγορές θείου και αιθυλενίου αντίστοιχα. Για τους λόγους που αναφέρονται παρακάτω, η έρευνα που διενήργησε η Επιτροπή επέτρεψε τη συναγωγή του συμπεράσματος ότι η κοινοποιηθείσα συγκέντρωση δεν θα οδηγήσει στη δημιουργία ή την ενίσχυση δεσπόζουσας θέσης σε καμία από τις δύο αυτές αγορές.

### **8.1. Αγορά θείου**

- (303) Το θείο παράγεται είτε μέσω δύλισης του αργού πετρελαίου (είναι υποπροϊόν της διεργασίας δύλισης) ή από καθαρισμό του φυσικού αερίου που εξάγεται από κοιτάσματα.
- (304) Ο καταγγέλων υποστηρίζει ότι η TotalFina/Elf θα αποκτούσε δεσπόζουσα θέση σε μια αγορά πώλησης θείου που εκτείνεται στο νότιο τμήμα της Γαλλίας. Πράγματι, θα ήταν δαπανηρή η μεταφορά του θείου λόγω της ανάγκης διατήρησής του σε ρευστή μορφή.
- (305) Δεν μπορεί να γίνει δεκτός ο ορισμός που προτείνει ο καταγγέλων, ο οποίος περιορίζει την έκταση της γεωγραφικής αγοράς στο νότιο τμήμα της Γαλλίας. Η έρευνα την οποία διενήργησε η Επιτροπή στην αγορά κατέδειξε ότι το θείο μεταφέρεται συχνά σε μεγάλες αποστάσεις, σε υγρή ή στερεά μορφή, ότι υπάρχει σημαντική πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα στη Γαλλία και σε άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης όπως η Γερμανία και ότι είναι σημαντικά τα ρεύματα ανταλλαγών τόσο σε επίπεδο κρατών μελών όσο και σε παγκόσμιο επίπεδο.

Για όλους αυτούς τους λόγους, κρίνεται ότι η οικεία γεωγραφική αγορά εκτείνεται τουλάχιστον εντός της Ευρώπης. Σε μια τέτοια αγορά το συνδυασμένο μερίδιο αγοράς της TotalFina/Elf θα είναι της τάξης του [10-20%]\*.

- (306) Κατά συνέπεια η Επιτροπή εκτιμά ότι η κοινοποιηθείσα πράξη δεν θα οδηγήσει στη δημιουργία ή την ενίσχυση δεσπόζουσας θέσης στην αγορά πώλησης θείου.

## 8.2. Αγορά αιθυλενίου

- (307) Το αιθυλένιο είναι ένα βασικό χημικό προϊόν το οποίο ανήκει στην ομάδα των ολεϊνών, που περιλαμβάνει το αιθυλένιο, το προπυλένιο, το βουταδιένιο. Στην Ανατολική Ευρώπη, το αιθυλένιο παράγεται κατά κύριο λόγο από τη νάφθα (που προέρχεται με τη σειρά της από τη διεργασία διύλισης του αργού πετρελαίου (στις εγκαταστάσεις ατμοπυρόλυσης). Το αιθυλένιο χρησιμοποιείται κυρίως για την παραγωγή πολυαιθυλενίου ή PVC και ως πρώτη ύλη δεν μπορεί να αντικατασταθεί από κανένα άλλο προϊόν. Το αιθυλένιο αποτελεί χωριστή αγορά προϊόντων όπως απεφάνθη η Επιτροπή κατά την έκδοση σχετικής απόφασης<sup>24</sup>.
- (308) Σύμφωνα με τον καταγγέλοντα, η Elf κατέχει δεσπόζουσα θέση στην αγορά πώλησης αιθυλενίου στη Γαλλία και η εν λόγω δεσπόζουσα θέση θα ενισχυθεί με την προσθήκη των δραστηριοτήτων της TotalFina στους τομείς της παραγωγής πολυαιθυλενίου [...]\*.
- (309) Αντιθέτως η TotalFina υποστηρίζει ότι υπάρχει αγορά προϊόντος αιθυλενίου, αλλά ότι η γεωγραφική της έκταση έχει ευρωπαϊκή διάσταση.
- (310) Αντίθετα με την άποψη που υποστηρίζει η TotalFina, υπάρχουν πολλά στοιχεία που οδηγούν σε ορισμό της γεωγραφικής αγοράς που περιορίζεται στη Γαλλία. Το αιθυλένιο είναι ένα αέριο που δύσκολα μεταφέρεται λόγω του εύφλεκτου χαρακτήρα του. Για τη μείωση των εξόδων μεταφοράς, καθώς και των δυσχερειών διανομής, τα κέντρα παραγωγής πολυαιθυλενίου και PVC βρίσκονται κατά κανόνα κοντά σε ατμοπυρολυτήρια που παράγουν αιθυλένιο. Όσον αφορά τις μεγάλες αποστάσεις, το αιθυλένιο μεταφέρεται σε συνδυασμένη μορφή μέσω δικτύου διοχέτευσης ή σε υγρή μορφή με ειδικευμένα κατεψυγμένα σκάφη. Οι μεταφορές αυτές απαιτούν ωστόσο αξιοσημείωτες επενδύσεις σε εξοπλισμό διανομής, καθώς και δικτύων διοχέτευσης και ναυτιλιακών σταθμών, που συνδέονται μέσω αγωγού με μια ή συχνότερα, πολλές μονάδες παραγωγής πολυαιθυλενίου ή PVC.
- (311) Παρότι τα κατεψυγμένα πλοία καθίστανται έτσι εναλλακτική πηγή εφοδιασμού, οι θαλάσσιες εισαγωγές απαιτούν λιμενικό εξοπλισμό. Το κόστος θαλάσσιας μεταφοράς αντιπροσωπεύει επιπλέον κόστος [...]\* στο οποίο πρέπει να προστεθούν οι διάφορες δαπάνες διαμετακόμισης στα τερματικά και τους αγωγούς [...]\*. Συνολικά μια εισαγωγή από την περιοχή της Μεσογείου αντιπροσωπεύει επιπλέον κόστος της τάξης του [...]\* σε σχέση με παραγωγή που πραγματοποιείται στη Γαλλία<sup>25</sup>.
- (312) Λόγω του εύφλεκτου χαρακτήρα του αιθυλενίου δεν είναι ούτε αποδοτική ούτε εφικτή η πραγματοποίηση επίγειας μεταφοράς του προϊόντος οδικώς ή σιδηροδρομικώς. Πρακτικά είναι αδύνατη η μεταβίβαση σημαντικών ποσοτήτων

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

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

αιθυλενίου από ένα σημείο παραγωγής σε ένα σημείο κατανάλωσης το οποίο βρίσκεται εντός της γης, αν τα δύο αυτά σημεία δεν συνδέονται με το ίδιο δίκτυο αγωγών.

- (313) Στη Γαλλία, ένα δίκτυο αγωγών (Pipeline éthylène Sud-Est) συνδέει τη Μεσόγειο και τις μονάδες παραγωγής Lavera (ατμοπυρολυτήριο Elf Atochem/BP) και Berre (ατμοπυρολυτήριο Shell/BASF) μέσω του St Auban και του Feyzin (ατμοπυρολυτήριο Elf Atochem/Solvay) έως το Tavaux (εργοστάσιο PVC της BASF/Solvay). Ο εν λόγω αγωγός εξυπηρετεί τα εργοστάσια παραγωγών αιθυλενίου της Lavéra (BP Amoco και Elf Atochem), SCVF (Shell/Elf Atochem), SPF (Elenac), Berre (Elenac/Montell), St Auban (Elf Atochem), Pont de Claix (Elf Atochem/RP), Jarrie (Elf Atochem), Balan (Elf Atochem). Άλλοι αγωγοί συνδέουν ορισμένα απομονωμένα ατμοπυρολυτήρια με συνεπείς χρήστες. Κανένας γάλλος παραγωγός αιθυλενίου δεν είναι σε θέση να μεταβιβάσει το προϊόν αυτό στους καταναλωτές αιθυλενίου που βρίσκονται εντός της γαλλικής επικράτειας με άλλο τρόπο παρά μόνο μέσω του προαναφερθέντος δικτύου αγωγών, και το εν λόγω δίκτυο αγωγών εκτείνεται μόνο εντός της Γαλλίας. Ομοίως, οι γάλλοι παραγωγοί αιθυλενίου δεν είναι σε θέση να μεταφέρουν το προϊόν εκτός Γαλλίας, παρά μόνο εάν το εξαγάγουν μέσω της θαλάσσιας οδού σε περιορισμένες ποσότητες, λαμβανομένης υπόψη κυρίως της χωρητικότητας των τερματικών σταθμών.
- (314) Επομένως, συνάγεται ότι η γεωγραφική αγορά προμήθειας αιθυλενίου εκτείνεται το πολύ σε ολόκληρη την περιοχή που μπορεί να εφοδιασθεί μέσω ενός δικτύου αγωγών.
- (315) Στη γαλλική αγορά αιθυλενίου, η Elf κατέχει μερίδιο αγοράς που υπερβαίνει το [50-60%]\*, είτε αυτό υπολογισθεί βάσει της παραγωγής είτε βάσει της διαθέσιμης ικανότητας για την πώληση στην αγορά. Ομοίως, η Elf έχει ισχυρή παρουσία στο επίπεδο των εισαγωγικών αποθηκών και της αποθεματοποίησης (η Elf Atochem ελέγχει από κοινού με την BP Amoco τον τερματικό σταθμό της Lavera που είναι η μόνη δυνατότητα θαλάσσιας πρόσβασης στο δίκτυο διοχέτευσης που καλύπτει το νότιο τμήμα της Γαλλίας) και ελέγχει τη μεταφορά αιθυλενίου μέσω αγωγού. Η Elf κατέχει το σύνολο νοτιοανατολικού δικτύου αγωγών αιθυλενίου (Sud-Est (Lavera – Berre, Berre – St Auban, St-Auban – Pt de Claix, Pt de Claix – St Pierre de Chandieux) και τροφοδοτεί την εν λόγω περιοχή. Η Elf κατέχει επίσης το μεγαλύτερο μέρος [...] του αγωγού ETEL που συνδέει το ατμοπυρολυτήριο του Feyzin στο Balan και το Tavaux (εργοστάσιο PVC του Solvay). Τέλος, [...]\*. Δεδομένης της αδιαμφισβήτητης θέσης της Elf στην αγορά αιθυλενίου ταυτόχρονα ως παραγωγού και κατόχου της υποδομής μεταφοράς, συνάγεται ότι η Elf κατέχει δεσπόζουσα θέση στην εν λόγω αγορά.
- (316) Ο συνδυασμός των δραστηριοτήτων της TotalFina και της Elf στον τομέα του πολυαιθυλενίου και του PVC δεν θα οδηγήσει σε ενίσχυση της δεσπόζουσας θέσης της Elf. Η TotalFina δραστηριοποιείται στην Ευρώπη στον τομέα παραγωγής αιθυλενίου μόνο με μια μονάδα παραγωγής που βρίσκεται στο Βέλγιο. Η εταιρεία αυτή έχει εξάλλου δραστηριότητες παραγωγής πολυαιθυλενίου υψηλής πυκνότητας που της αποφέρουν ευρωπαϊκό μερίδιο αγοράς της τάξης του [5-15%]\*. Ωστόσο, η Elf διαθέτει ήδη ισχυρή παρουσία στις αγορές PVC [5-15%]\* και PEHD [0-10%]\* καθώς και άλλων πολυαιθυλενίων [0-10%]\*. Τίποτα επομένως δεν φανερώνει ότι η προσθήκη των δραστηριοτήτων της TotalFina θα μπορούσε να μεταβάλει θεμελιακά τα συμφέροντα της Elf εις βάρος των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στις αγορές στα επόμενα στάδια σε σχέση με την πώληση αιθυλενίου.

(317) [...]\*

(318) Για τους ανωτέρω λόγους, η Επιτροπή εκτιμά ότι η κοινοποιηθείσα πράξη δεν οδηγεί στη δημιουργία ή την ενίσχυση δεσπόζουσας θέσης στην αγορά πώλησης αιθυλενίου στη Γαλλία.

## **VI. ΔΕΣΜΕΥΣΕΙΣ ΚΟΙΝΟΠΟΙΟΥΝΤΟΣ ΜΕΡΟΥΣ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ**

(319) Στις 19 Ιανουαρίου 2000, το κοινοποιούν μέρος παρέσχε ορισμένες δεσμεύσεις για να εξαλείψει τα προβλήματα ανταγωνισμού που είχε επισημάνει η Επιτροπή στην κοινοποίηση αιτιάσεων της 26ης Νοεμβρίου 1999. Στις 28 Ιανουαρίου 2000, το κοινοποιούν μέρος υπέβαλε τροποποιημένες δεσμεύσεις, λαμβάνοντας υπόψη τα αποτελέσματα της δοκιμής αγοράς και ορισμένες προσαρμογές που ζήτησε η Επιτροπή. Στις 31 Ιανουαρίου 2000, οι υπηρεσίες της Επιτροπής ανακοίνωσαν την αρνητική τους αντίδραση έναντι των προσαρμογών των δεσμεύσεων σχετικά με τις δραστηριότητες στον τομέα του υγραερίου (GPL). Την ίδια μέρα το κοινοποιούν μέρος πρότεινε την πώληση των δραστηριοτήτων υγραερίου του ομίλου Elf. Η νέα πρόταση αποτελεί συνέπεια της αρνητικής δοκιμής αγοράς επί των προτάσεων τις οποίες οι υπηρεσίες της Επιτροπής είχαν εκ πρώτης όψεως θεωρήσει επαρκείς για να υποβληθούν σε παρόμοια δοκιμή. Την επόμενη εργάσιμη η Επιτροπή παρέλαβε το αποτέλεσμα της δοκιμής αγοράς. Η πρόταση θέτει σαφώς τέλος στα προβλήματα ανταγωνισμού που επισημάνθηκαν στην εν λόγω αγορά. Για τον ίδιο ακριβώς λόγο, μπόρεσε να πραγματοποιηθεί σε σύντομο διάστημα η διαβούλευση με τα κράτη μέλη στο πλαίσιο της συμβουλευτικής επιτροπής. Υφίστανται επομένως εξαιρετικές περιστάσεις κατά την έννοια του άρθρου 18, παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 447/98 που δικαιολογούν την κατάθεση αυτής της νέας πρότασης μετά το πέρας της τρίμηνης προθεσμίας που προβλέπεται.

(320) Οι δεσμεύσεις συνοψίζονται και αξιολογούνται στις παραγράφους που ακολουθούν, σύμφωνα με τη σειρά των οικείων αγορών στις οποίες απέστειλε αιτιάσεις η Επιτροπή, σειρά η οποία ακολουθείται επίσης και στο τμήμα της παρούσας απόφασης που αφορά την ανταγωνιστική αξιολόγηση. Το κείμενο των δεσμεύσεων επισυνάπτεται στην παρούσα απόφαση και αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα της.

### **1. ΕΚΤΟΣ ΔΙΚΤΥΟΥ, ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΕΣ ΑΠΟΘΗΚΕΣ ΚΑΙ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑΓΩΓΟΙ**

#### **1.1. Περιγραφή**

(321) Η TotalFina να εκχωρήσει τα ακόλουθα στοιχεία ενεργητικού ή δραστηριότητες στον τομέα των εισαγωγικών αποθηκών και των αποθηκών σύνδεσης:

- τη συνδυασμένη συμμετοχή της TotalFina και της Elf (της τάξης του 38,72%) στο κεφάλαιο της CPA,
- ολόκληρη τη συμμετοχή ύψους 49% που κατέχει η Elf στην SFDM, η οποία καθίσταται έτσι ανεξάρτητη από την TotalFina/Elf,
- ολόκληρη τη συμμετοχή ύψους 50% που κατέχει η Elf στην εταιρεία CIM. Η CIM καθίσταται έτσι ανεξάρτητη από τη συνδυασμένη επιχείρηση,

- ολόκληρη τη συμμετοχή ύψους 25,7% που κατέχει η Elf στην εταιρεία DP Fos. Η TotalFina/Elf χάνει τον έλεγχο της DP Fos και διατηρεί, μια άνευ ελέγχου, συμμετοχή, ύψους 25,7% και 3 διοικητικές θέσεις έναντι των 6 που κατείχε προηγουμένως,
- την εισαγωγική αποθήκη του Port la Nouvelle (TotalFina, Νότια Περιφέρεια),
- συμμετοχή ύψους 51% στην εισαγωγική αποθήκη του Lorient όπου η συνδυασμένη επιχείρηση θα διατηρήσει 2 διοικητικές θέσεις έναντι των 4 που κατείχε μέχρι σήμερα (TotalFina, μεγάλη Δυτική-Κεντρική Περιφέρεια),
- την αποθήκη σύνδεσης της Nanterre στο σύνολό της (TotalFina, περιφέρεια Νορμανδίας- Περιφέρεια Παρισιού),
- συμμετοχή ύψους 8,76% που κατέχει η Elf στην αποθήκη σύνδεσης EPL στη Λυών (Ροδανός-Άλπεις) όπου η συνδυασμένη επιχείρηση θα διατηρήσει 5 διοικητικές θέσεις έναντι των 6 που κατείχε μέχρι σήμερα,
- συμμετοχή ύψους 6,54% στην εταιρεία διαχείρισης της αποθήκης SES στο Στρασβούργο στην οποία η TotalFina/Elf δεν θα έχει πλέον συμμετοχή,
- Εξάλλου η TotalFina δεσμεύεται να ανοίξει την πρόσβαση στον πετρελαιοαγωγό ODC για τις τρίτες αποθήκες στο Στρασβούργο (Ανατολική Περιφέρεια).

(322) Η TotalFina δεσμεύεται να εκχωρήσει τα ακόλουθα στοιχεία ενεργητικού ή δραστηριότητας στον τομέα των πετρελαιοαγωγών:

- το σύνολο της συμμετοχής ύψους 26,6% που κατείχε η Elf στο κεφάλαιο της εταιρείας Trapil. Η TotalFina/Elf θα διατηρήσει άνευ ελέγχου συμμετοχή ύψους 34,5% στον Trapil και 4 διοικητικές θέσεις έναντι 6 που κατείχε μέχρι σήμερα,
- ολόκληρη τη συμμετοχή ύψους 49% που κατείχε η Elf στο κεφάλαιο της εταιρείας SFDM, εταιρείας εκμετάλλευσης του πετρελαιοαγωγού DMM. Η εταιρεία SFDM καθίσταται αυτόνομη σε σχέση με τη νέα επιχείρηση,
- το σύνολο της συμμετοχής ύψους 14,1% που κατείχε η Elf και συμμετοχή 3,5% που κατείχε η TotalFina στο κεφάλαιο της εταιρείας SPMR. Η TotalFina/Elf θα διατηρήσει άνευ ελέγχου συμμετοχή ύψους 29% στην SPMR και 3 διοικητικές θέσεις έναντι 5 που κατείχε μέχρι σήμερα.

## 1.2. Ανάλυση

(323) Όσον αφορά την αγορά εκτός δικτύου οι εκχωρήσεις που προτείνει η TotalFina αφαιρούν από τον έλεγχο της TotalFina/Elf συνολικά ή εν μέρει ικανότητες σε εισαγωγικές αποθήκες και αποθήκες σύνδεσης σε κάθε μια από τις 6 περιφέρειες που προσδιορίζονται στην απόφαση. Έτσι οι ποσότητες που καθίστανται ανεξάρτητες από την TotalFina/Elf αρκούν να διασφαλίσουν εφοδιασμούς σε διυλισμένα προϊόντα εναλλακτικά εκείνων που κατέχει η TotalFina/Elf ή οι άλλες βιομηχανίες διύλισης.

Ομοίως, οι προτεινόμενες δεσμεύσεις επιτρέπουν την εξάλειψη του ελέγχου που θα ασκούσε η νέα επιχείρηση στους πετρελαιοαγωγούς οι οποίοι αποτελούν αγχόνες για τον εφοδιασμό κάθε μιας από τις εξεταζόμενες περιφέρειες. Έτσι, η προσφορά διυλισμένων προϊόντων στην αγορά εκτός δικτύου εκ μέρους της TotalFina/Elf και γενικότερα των βιομηχανικών διύλισης θα καταστεί αμφισβητήσιμη μέσω της έκκλησης για εισαγωγές έτσι ώστε οι διατηρούμενες αγορές να έχουν εθνική ή περιφερειακή διάσταση.

- (324) Στην Νότια Περιφέρεια, η πώληση της εισαγωγικής αποθήκης του Port-la-Nouvelle επιτρέπει να ανοιχθεί εκ νέου σε εισαγωγές ανεξάρτητες από την TotalFina/Elf το δυτικό τμήμα του γαλλικού μεσογειακού περιβόλου. Η απώλεια του ελέγχου και της εισαγωγικής αποθήκης της DP Fos είναι ζωτικής σημασίας, διότι, εκτός από τη στρατηγική της θέση όσον αφορά τον εφοδιασμό του νοτιανατολικού τμήματος της Γαλλίας, χειρίζεται την πρόσβαση εισαγόμενων προϊόντων στον πετρελαιοαγωγό SPMR που ακολουθεί το διάδρομο του Ροδανού μέχρι τη Λυών. Τα δύο αυτά μέτρα πρέπει να επιτρέψουν στη ζήτηση εκτός δικτύου να αποκτήσει εκ νέου τη δυνατότητα να εφοδιάζεται μέσω εισαγωγών ανεξάρτητα της TotalFina/Elf και άλλων γαλλικών βιομηχανιών διύλισης.
- (325) Στην περιφέρεια Ροδανού-Αλπεων-Auvergne-Βουργουνδίας, η TotalFina απελευθερώνει χωρητικότητα στην αποθήκη EP Λυών. Η εκχώρηση των δραστηριοτήτων στην CPA θα έχει ως συνέπεια την απώλεια κάθε επιρροής στην αποθήκη σύνδεσης του Saint Priest. Η πτώση της συμμετοχής των πετρελαιοαγωγών SPMR μέχρι ποσοστό 29% επιτρέπει την εξάλειψη για την TotalFina/Elf, κάθε δυνατότητας άσκησης ελέγχου στον εν λόγω πετρελαιοαγωγό, ακόμη και αν συνενωθεί με ένα μέτοχο που κατέχει ισχνή συμμετοχή. Στην πραγματικότητα, οι αποφάσεις στον εν λόγω πετρελαιοαγωγό λαμβάνονται με πλειοψηφία 2/3. Η ζήτηση στην αγορά εκτός δικτύου θα επιτρέψει συνεπώς την πλήρη άσκηση ανταγωνισμού μεταξύ των βιομηχανιών διύλισης, καθώς και ανάμεσα στις βιομηχανίες και τις εισαγωγές.
- (326) Στην Ανατολική Περιφέρεια, η TotalFina/Elf χάνει κάθε έλεγχο στον πετρελαιοαγωγό DMM και μια αποθήκη σύνδεσης που είναι συνδεδεμένη μαζί της και προσφέρει ανεξάρτητη σύνδεση στον πετρελαιοαγωγό ODC για τρεις εισαγωγικές αποθήκες του Στρασβούργου. Εν πάση περιπτώσει, η νέα επιχείρηση θα εκχωρήσει (βλ. σημείο 327 παρακάτω), τη συμμετοχή της στην CPA (38,8%), εταιρεία που ελέγχει επίσης την εισαγωγική αποθήκη SES στο Στρασβούργο. Όσον αφορά την εν λόγω αποθήκη, η εκχώρηση αυτή θα έχει το αυτόματο αποτέλεσμα να μειώσει αισθητά την επιρροή της. Η TotalFina πρότεινε επίσης να παραιτηθεί από την άμεση συμμετοχή της που ανέρχεται στο 6,54% της SES, η οποία, μετά την εκχώρηση των μεριδίων στην CPA, θα αποτελούσε υπολειμματική συμμετοχή. Με τα μέτρα αυτά, η TotalFina/Elf χάνει τον έλεγχο που μπορούσε να ασκεί στις πηγές εφοδιασμού και απελευθερώνει ικανότητα των αποθηκών σύνδεσης που θα πρέπει να επιτρέψει στη ζήτηση να εφοδιάζεται αυτόνομα από την προσφορά των βιομηχανιών διύλισης.
- (327) Στην Βόρεια Περιφέρεια, όπου η TotalFina/Elf ελέγχει τη μοναδική υπάρχουσα βιομηχανία διύλισης, η συνδυασμένη επιχείρηση χάνει τον έλεγχο επί του πετρελαιοαγωγού DMM, καθώς και μία αποθήκη σύνδεσης που συνδέεται με αυτόν. Η πώληση των συμμετοχών στη CPA επιτρέπει την κατάργηση των δικαιωμάτων της νέας επιχείρησης για προαγορά των ικανοτήτων αποθεματοποίησης στην εισαγωγική



αποθήκη που βρίσκεται στη Dunkerque. Οδηγεί επίσης στην εξάλειψη κάθε ενδεχόμενης επιρροής στη διαχείριση της CPA στην εν λόγω αποθήκη. Οι δεσμεύσεις επιτρέπουν συνεπώς την προσφυγή σε εφοδιασμούς αυτόνομους από την TotalFina/Elf, καθώς και την αποκατάσταση πραγματικού ανταγωνισμού.

- (328) Στην Δυτική και Κεντρική Περιφέρεια, η TotalFina προτείνει να εκχωρήσει το 51% μιας εισαγωγικής αποθήκης που βρίσκεται στο Lorient στη Βρετάνη και να εγκαταλείψει τον έλεγχο που ασκεί στην εισαγωγική αποθήκη της Donges (περιφέρεια της Nantes), καθώς και του πετρελαιοαγωγού DMM που συνδέεται με αυτήν. Η TotalFina/Elf θα κατέχει το μοναδικό διωλιστήριο της περιφέρειας (στην Donges), αλλά δεν θα ελέγχει τις εναλλακτικές πηγές εφοδιασμού. Με τον τρόπο αυτόν θα αποκατασταθούν οι όροι πραγματικού ανταγωνισμού.
- (329) Στην περιοχή της Νορμανδίας, παρισινή περιφέρεια, η TotalFina θα εγκαταλείψει κάθε έλεγχο επί της εισαγωγικής αποθήκης CIM στην Havre καθώς και μέσω της εκχώρησης της συμμετοχής στην CPA, τα δικαιώματα αγοράς που διαθέτει επί των ικανοτήτων αποθεματοποίησης της εισαγωγικής αποθήκης της Rouen. Η εν λόγω εκχώρηση οδηγεί επίσης στην εξάλειψη κάθε πιθανής επιρροής στη διαχείριση της CPA στην εν λόγω αποθήκη. Εξάλλου, η TotalFina/Elf χάνει τον έλεγχο του συστήματος πετρελαιοαγωγών Trapil. Επίσης, η TotalFina δεσμεύεται να πωλήσει μια αποθήκη σύνδεσης που βρίσκεται στο βόρειο τμήμα της παρισινής περιφέρειας, ενώ οι δεσμεύσεις για πώληση των συμμετοχών της στις CIM και SFDM θα οδηγήσουν σε απώλεια του ελέγχου σε 3 αποθήκες σύνδεσης (CIM Coignière, CIM Grigny και SFDM La Ferté Alais) που βρίσκονται στα νότια της παρισινής περιφέρειας. Οι εν λόγω εκχωρήσεις θα επιτρέψουν στους πελάτες εκτός δικτύου να εφοδιάζονται χωρίς εξάρτηση από την Total Fina/Elf ή τις λοιπές βιομηχανίες διύλισης και εξασφαλίζουν τη διατήρηση αποθηκών σύνδεσης που θα είναι ανοικτές και δεν θα ελέγχονται από τη νέα επιχείρηση.
- (330) Οι παραιτήσεις από θέσεις του διοικητικού συμβουλίου που προβλέπουν οι δεσμεύσεις, με εξαίρεση τη θέση που απελευθερώνεται στην EPL (Λυών), απορρέουν από δεσμεύσεις που αφορούν την πώληση του συνόλου των συμμετοχών σε μια δεδομένη επιχείρηση (όπως για παράδειγμα στην CPA) ή την απώλεια ελέγχου (όπως για παράδειγμα στην SPMR, την Trapil, την CIM, την SFDM, την Lorient και την DP Fos). Η πώληση συμμετοχής στην EPL συνοδεύεται από την επακόλουθη απώλεια κάποιας ικανότητας αποθεματοποίησης, αλλά όχι από απώλεια ελέγχου στην αποθήκη. Η δέσμευση για απώλεια μιας θέσης στο διοικητικό συμβούλιο δεν αφαιρεί από την TotalFina/Elf τον έλεγχο της αποθήκης, αφού η επιχείρηση θα διατηρήσει την πλειοψηφία στη γενική συνέλευση. Η Επιτροπή επισημαίνει επομένως την πρόθεση της TotalFina/Elf να εγκαταλείψει μια θέση στο διοικητικό συμβούλιο της EPL, χωρίς αυτό να καθίσταται προϋπόθεση για την κήρυξη συμβατότητας με την κοινή αγορά.
- (331) Όσον αφορά τις αγορές που αφορούν τη διάθεση χωρητικότητας των εισαγωγικών αποθηκών που συνδέονται με μαζικά μέσα μεταφοράς, οι δεσμεύσεις που ανέλαβε η TotalFina εξαλείφουν πλήρως τις επικαλύψεις δραστηριοτήτων, ενώ θα επιτρέψουν την αποκατάσταση του πραγματικού ανταγωνισμού.
- (332) Όσον αφορά τις αγορές μεταφοράς προϊόντων διύλισης μέσω πετρελαιοαγωγών, οι προτεινόμενες δεσμεύσεις καταργούν εντελώς τις επικαλύψεις δραστηριοτήτων με την πώληση της συμμετοχής της Elf στον SFDM, της συμμετοχής της Elf στην εταιρεία

Trapil καθώς και της συμμετοχής της Elf και μέρους της συμμετοχής της TotalFina στην SPMR. Τα μέτρα αυτά θα επιτρέψουν την αποκατάσταση πραγματικού ανταγωνισμού.

- (333) Η δοκιμασία της αγοράς που διεξήγαγε η Επιτροπή επιβεβαίωσε το γεγονός ότι τα προτεινόμενα μέτρα θα οδηγήσουν στην αποκατάσταση πραγματικού και διαρκούς ανταγωνισμού στις αγορές εκτός δικτύου, στη διάθεση ικανοτήτων αποθεματοποίησης στις εισαγωγικές αποθήκες που συνδέονται με μαζικά μέσα μεταφοράς και στη μεταφορά προϊόντων διύλισης μέσω πετρελαιοαγωγών. Ορισμένοι τρίτοι που ρωτήθηκαν επικαλέστηκαν τη σημασία των δικαιωμάτων αποθεματοποίησης που κατέχουν η TotalFina και η Elf σε ορισμένες περιορισμένες γεωγραφικές ζώνες, κυρίως για το πετρέλαιο θέρμανσης σε ορισμένα τμήματα της Βρετανίας, καθώς και το γεγονός ότι οι υποβληθείσες δεσμεύσεις δεν θα έχουν κανένα αποτέλεσμα στις θέσεις αυτές. Ωστόσο, τα προτεινόμενα μέτρα απελευθερώνουν επαρκείς ικανότητες αποθεματοποίησης όσον αφορά εισαγωγικές αποθήκες ή αποθήκες σύνδεσης έτσι ώστε να επιτρέψουν στη ζήτηση να εφοδιάζεται ανεξάρτητα από τις γαλλικές βιομηχανίες διύλισης (και ιδίως από τη νέα επιχείρηση).

## **2. ΠΩΛΗΣΗ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΣΕ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥΣ**

### **2.1. Περιγραφή**

- (334) Η TotalFina δεσμεύεται να εκχωρήσει 70 πρατήρια καυσίμων που βρίσκονται σε αυτοκινητοδρόμους και περιλαμβάνονται στην οικεία αγορά που ορίζει η παρούσα απόφαση. Τα πρατήρια αυτά ορίζονται ονομαστικά και περιλαμβάνουν 35 πρατήρια με το εμπορικό σήμα της Elf, 27 με το εμπορικό σήμα της Total και 8 με το εμπορικό σήμα της Fina. Η επιλογή των πρατηρίων λαμβάνει κυρίως υπόψη τα προβλήματα που επισημάνθηκαν στην παράγραφο 219 της παρούσας απόφασης.

- (335) Στην υποθετική περίπτωση που η εκποίηση των επιχειρηματικών συμφερόντων ορισμένων πρατηρίων επί αυτοκινητοδρόμου δεν θα μπορέσει να πραγματοποιηθεί κατά τα προβλεπόμενα, λόγω άρνησης συγκατάθεσης του φορέα εκχώρησης του αυτοκινητοδρόμου [...]\*, το κοινοποιούν μέρος δεσμεύεται να πωλήσει σε άλλο αγοραστή ή να εκχωρήσει ένα άλλο πρατήριο επί αυτοκινητοδρόμου. Σε περίπτωση που πραγματοποιηθεί παρόμοια υποκατάσταση, το κοινοποιούν μέρος θα πρέπει να προτείνει στην Επιτροπή ένα πρατήριο ισοδύναμου χαρακτήρα (από άποψη πωλήσεων, γεωγραφικής θέσης, όρων παραχώρησης ή υπεργολαβίας). Εν πάση περιπτώσει, η Επιτροπή θα πρέπει να χορηγήσει την έγκρισή της και το κοινοποιούν μέρος δεσμεύεται να συμβουλευτεί τις γαλλικές αρχές που είναι αρμόδιες για τον ανταγωνισμό.

### **2.2. Ανάλυση**

- (336) Με την κοινοποιηθείσα συγκέντρωση, η Elf προσέφερε 77 πρατήρια στο νέο όμιλο στην υπό συζήτηση αγορά· επομένως η επικάλυψη έχει στην πράξη εξαιρεθεί. Αυτό ισχύει επίσης και όσον αφορά το συνολικό όγκο πωλήσεων.
- (337) Όσον αφορά τη δυνατότητα υποκατάστασης ενός πρατηρίου επί αυτοκινητοδρόμου με ένα άλλο ή μιας προσφοράς με μια άλλη σε περίπτωση άρνησης εκ μέρους τρίτου, η διάταξη που προτείνει η TotalFina πρέπει να επιτρέπει στα υποβληθέντα μέσα να αποφέρουν πλήρες αποτέλεσμα. Η Επιτροπή σημειώνει την πρόθεση του κοινοποιούντος μέρους που προβλέπεται στην παράγραφο 38, σημείο η) - τελευταία

φράση της δεύτερης παραγράφου των δεσμεύσεων να συμβουλευέται τις γαλλικές αρχές σε παρόμοια περίπτωση.

- (338) Η δοκιμή αγοράς επιβεβαίωσε ότι, με την επιφύλαξη εάν επωφελούνται από την ικανότητα ανεξάρτητου εφοδιασμού ο αγοραστής ή οι αγοραστές των πρατηρίων τα επιχειρηματικά συμφέροντα των οποίων έχουν εκπονηθεί, θα αποκατασταθεί ο ανταγωνισμός στην αγορά πώλησης καυσίμων σε αυτοκινητοδρόμους. Ορισμένες επιχειρήσεις οι οποίες ρωτήθηκαν εκτίμησαν ότι η εκποίηση των επιχειρηματικών συμφερόντων δεν αρκεί. Μια εκ των επιχειρήσεων στηρίζει την εν λόγω εκτίμηση σε έναν ορισμό αγοράς που επεκτείνεται σε πρατήρια καυσίμων που δεν περιλαμβάνονται στον ορισμό της οικείας αγοράς τον οποίο υιοθέτησε η Επιτροπή, και συνεπώς οι παρατηρήσεις της δεν λαμβάνονται υπόψη. Άλλα τρίτα μέρη υποστήριξαν ότι οι όμιλοι TotalFina και Elf προτείνουν κάρτες επιχείρησης στα δίκτυα πρατηρίων καυσίμων που διαθέτουν και ότι σημαντικό μέρος της πελατείας των πρατηρίων καυσίμων τα επιχειρηματικά συμφέροντα των οποίων εκποιήθηκαν θα παραμείνει πιστό στην TotalFina/Elf, περικόπτοντας αισθητά τις πραγματοποιούμενες πωλήσεις και αυξάνοντας έτσι την ισχύ της νέας επιχείρησης στην αγορά. Η TotalFina ενημέρωσε την Επιτροπή ότι το ποσοστό των πωλήσεων που πραγματοποιούνται με κάρτες επιχείρησης ανέρχεται στο [...]\*. Για να διασκεδάσει τους φόβους που εξέφρασαν τρίτοι σχετικά με την ενδεχόμενη εξαφάνιση μέρους των πωλήσεων, το κοινοποιούν μέρος δεσμεύεται να προσφέρει στους αγοραστές των πρατηρίων καυσίμων τα επιχειρηματικά συμφέροντα των οποίων εκποιούνται τη δυνατότητα να δέχονται τις κάρτες της επιχείρησης για διάστημα τριών ετών. Η εν λόγω προσφορά ισχύει μόνο στην περίπτωση που ο αγοραστής δεν διαθέτει δική του κάρτα επιχείρησης. Η Επιτροπή εκτιμά ότι η δέσμευση που προτείνει η TotalFina σχετικά με τις κάρτες επιχείρησης θα επιτρέψει στους αγοραστές να διατηρήσουν τις πωλήσεις των εκχωρούμενων πρατηρίων και θα τους αφήσει αρκετό χρόνο για να θέσουν σε εφαρμογή τα δικά τους κίνητρα έναντι της πελατείας.

### **3. ΠΩΛΗΣΗ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΑΕΡΙΩΘΟΥΜΕΝΩΝ**

#### **3.1. Περιγραφή**

- (339) Η TotalFina δεσμεύεται να εκχωρήσει τη συμμετοχή ύψους 50% που κατέχει η Elf στο GAT (Όμιλος για τον εφοδιασμό Τουλούζης-Blagnac), και συμμετοχή ύψους 50% που κατέχει η Elf στον GALYS (Όμιλος για τον εφοδιασμό της περιοχής Lyon-Satolas).

#### **3.2. Ανάλυση**

- (340) Η προτεινόμενη δέσμευση εξαλείφει εντελώς την επικάλυψη δραστηριοτήτων της Elf και της TotalFina στις δύο εξεταζόμενες αγορές. Η δοκιμή αγοράς επιβεβαίωσε ότι το άνοιγμα των δύο αυτών ομίλων σε έναν τρίτο αρκεί για να επιτρέψει την άμεση άσκηση πραγματικού ανταγωνισμού στην εν λόγω αγορά.

### **4. ΥΓΡΑΕΡΙΟ**

#### **4.1. Περιγραφή**

- (341) Τα μέτρα που υπέβαλε η TotalFina σε πρώτη φάση συνίστανται (i) στη διακοπή των διαρθρωτικών σχέσεων με δύο ανταγωνιστές [...]\*, (ii) στο άνοιγμα των εισαγωγικών αποθηκών υγραερίου μέσω της πώλησης συμμετοχών ή δικαιωμάτων ικανότητας αποθεματοποίησης στις εισαγωγικές αποθήκες Norgal στην Havre,

Geogaz στο Νότο και Cobogal στο Bordeaux) καθώς και άλλων στοιχείων διαχείρισης (4 αποθήκες κέντρα εμφιάλωσης στο νότιο και το δυτικό τμήμα της Γαλλίας αντίστοιχα) και (iii) στην παραχώρηση της φήμης και της πελατείας (fonds de commerce) μαζί με τη συνεταιρική διαχείριση στον τομέα της πώλησης χύδην μικρής κλίμακας που καλύπτουν το νότιο τμήμα της Γαλλίας.

- (342) Το τεστ αγοράς επί των προτάσεων αυτών έδωσε αρνητικά αποτελέσματα των εκτιμήσεων όσον αφορά τις δυνατότητες επίτευξης άμεσης αποκατάστασης διαρκούς και πραγματικού ανταγωνισμού. Πρώτον, υπήρχε αβεβαιότητα σχετικά με τη νομική ικανότητα της TotalFina να προτείνει την πώληση δικαιωμάτων αποθεματοποίησης στην αποθήκη του Norgal αντί για την πώληση συμμετοχής. Δεύτερον, καμία από τις προτεινόμενες συμμετοχές δεν είχε μέγεθος επαρκές ώστε να επιτρέπει εφοδιασμό κατά τρόπο αυτόνομο και οικονομικό μέσω πλοίων μεγάλης χωρητικότητας. Τρίτον, όλες οι ποσότητες που θα απελευθερώνονταν δυνητικά μόλις θα αρκούσαν να καλύψουν τις ανάγκες φήμης και πελατείας που παραχωρήθηκαν στον τομέα χύδην σε μικρές ποσότητες [...]\*. Τέταρτον, όσον αφορά την πώληση συσκευασμένου υγραερίου, η πρόταση του κοινοποιούντος μέρους δεν προσέφερε κανένα κανάλι διάθεσης, ενώ το μεγαλύτερο μέρος των πωλήσεων πραγματοποιούνται στα μεγάλα και μεσαία καταστήματα που απαιτούν σημαντικές δαπάνες καταχώρησης. Πέμπτον, [...]\*. Τέλος, δεν ήταν βέβαιο ότι η φήμη και η πελατεία που προτεινόταν στον τομέα χύδην σε μικρές ποσότητες διέθεταν την πλήρη διαχειριστική στήριξη που είχαν εντός του ομίλου Elf.
- (343) Ανταποκρινόμενη στο τεστ αγοράς, η TotalFina πρότεινε τροποποιημένες δεσμεύσεις που συνίσταντο κυρίως στην αύξηση των προσφερόμενων "ικανοτήτων για εκποίηση των επιχειρηματικών συμφερόντων. Οι προσφερόμενες ποσότητες ήταν επομένως ουσιαστικές, αλλά δεν παρείχαν λύση στα άλλα θέματα που είχαν τεθεί όσον αφορά το συσκευασμένο υγραέριο, [...]\* και την πώληση χύδην σε μικρές ποσότητες. Στην καλύτερη περίπτωση τα τροποποιημένα μέτρα θα κατέληγαν να καταστήσουν περισσότερο ανεξάρτητους τους τρέχοντες ανταγωνιστές και να μειώσουν τους φραγμούς εισόδου για τους δυνητικούς ανταγωνιστές. Ωστόσο, δεδομένης της πολύ συγκεντρωτικής διάρθρωσης των εξεταζόμενων αγορών, οι τρέχοντες ανταγωνιστές θα είχαν συμφέρον να ακολουθήσουν τυχόν αύξηση των τιμών που θα εγκαινίαζε η TotalFina/Elf παρά να επιδιώξουν να αυξήσουν τα μερίδιά τους στην αγορά. Δεδομένου ότι η είσοδος νέων ανταγωνιστών στην αγορά θα ήταν λίαν αμφίβολη, δεν θα μπορούσαν να αποκατασταθούν όροι πραγματικού και διαρκούς ανταγωνισμού με τροποποιημένα μέτρα. Οι αβεβαιότητες που περιέβαλαν τα αποτελέσματα των μέτρων ενισχύθηκαν ακόμη περισσότερο από τη διάσπαση των προσφερόμενων εκποιήσεων που δεν μπορούσε να εξασφαλίσει αποτέλεσμα παρόμοιο με εκείνο μιας συνολικής εκποίησης επιχειρηματικών συμφερόντων και θα κατέληγε ενδεχομένως στη δημιουργία επιχειρήσεων εξαρτημένων από τον ένα ή τον άλλο φορέα που δραστηριοποιούνταν ήδη στην αγορά.
- (344) Ανταποκρινόμενο στις σοβαρές αμφιβολίες που εξέφρασε η Επιτροπή σχετικά με τα τροποποιημένα μέτρα, το κοινοποιούν μέρος απέσυρε την προηγούμενη προσφορά και προσφέρθηκε να εκποιήσει τις δραστηριότητες της Elf στη Γαλλία όσον αφορά το υγραέριο. Οι εν λόγω δραστηριότητες εντάσσονται κυρίως στην επιχείρηση Elf Antargaz, αλλά περιλαμβάνουν επίσης στοιχεία ενεργητικού που κατέχουν άλλες επιχειρήσεις του ομίλου Elf. Ορισμένα στοιχεία ενεργητικού που κατέχει η Elf Antargaz, τα οποία δεν συνδέονται με δραστηριότητες υγραερίου στη Γαλλία, θα παραμείνουν στη συνδυασμένη επιχείρηση. Τέλος, τα σπύλαια της Donges και της Lacq που συνδέονται με το διυλιστήριο της Donges και με το κοίτασμα αερίου της

Lacq θα παραμείνουν στη συνδυασμένη επιχείρηση. Παράλληλα με την εν λόγω εκποίηση επιχειρηματικών συμφερόντων, το κοινοποιούν μέρος δεσμεύεται να διατηρήσει τους από κοινού εφοδιασμούς των εισαγωγικών αποθηκών του Norgal και Cobogal και να εξακολουθήσει να προμηθεύει επί [...]»\* και κατά τρόπο μη αποκλειστικό την επιχείρηση που θα προκύψει από την εκποίηση. Τέλος, η TotalFina/Elf ως μειοψηφών μέτοχος της Vitogaz, δεσμεύεται να μην εναντιωθεί εάν η εν λόγω επιχείρηση εμφανιστεί ως υποψήφιος αγοραστής της Elf Antargaz. Σε περίπτωση που επιλεγεί παρόμοια προσφορά, η TotalFina/Elf δεσμεύεται να πωλήσει τη συμμετοχή της στη Vitogaz.

## **4.2. Ανάλυση**

- (345) Λόγω της καθυστερημένης κατάθεσής της, η πρόταση αυτή δεν μπόρεσε να αποτελέσει το αντικείμενο δοκιμής αγοράς. Ωστόσο, δεν υφίστανται εύλογες αμφιβολίες, δεδομένου του εύρους της και των χαρακτηριστικών λειτουργικής αυτονομίας της επιχείρησης Elf Antargaz, ότι η δέσμευση αυτή θα επιτρέψει την άμεση αποκατάσταση πραγματικού και διαρκούς ανταγωνισμού. Επιπλέον, η Elf Antargaz δραστηριοποιείται ουσιαστικά και στις τρεις χρήσεις υγραερίου: συσκευασμένο, πώληση χύδην μικρής κλίμακας και πώληση χύδην μικρής και μεσαίας κλίμακας. Συνολικά, ακόμα και αν η TotalFina/Elf σημειώσει ενδεχομένως αύξηση των μεριδίων της στην αγορά λόγω της απόκτησης παραγωγικής ικανότητας υγραερίου (εκτός διυλιστηρίου), καθώς και των υποδομών της Donges και Lacq, το επίπεδό τους δεν θα πρέπει να υπερβεί το κατώφλι δεσπόζουσας θέσης, ενώ θα διατηρηθεί ο αριθμός των ανταγωνιστών στις εξεταζόμενες αγορές.

## **5. ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΕΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ**

### **5.1. Οι προθεσμίες**

- (346) Οι προθεσμίες που προτείνει η TotalFina για την υλοποίηση των δεσμεύσεων της ανέρχονται σε [...]». Εάν η TotalFina/Elf δεν έχει εντός της προθεσμίας αυτής υπογράψει αμετάκλητη συμφωνία μεταβίβασης, ένας εντολοδόχος θα αναλάβει να πωλήσει τα υπό συζήτηση στοιχεία ενεργητικού εντός νέας [...]»\* προθεσμίας. Η προθεσμία [...]»\* γίνεται αποδεκτή βάσει της πρακτικής της Επιτροπής καθώς και των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών των αναλόγων δεσμεύσεων, δηλαδή του μεγάλου αριθμού στοιχείων ενεργητικού που πρόκειται να εκποιηθούν και των ποικίλων διευθετήσεων που δύνανται να λάβουν οι συγκεκριμένες εκποιήσεις (ορισμένοι αγοραστές ενδέχεται να επιδείξουν ενδιαφέρον σε "επιλογές" στοιχείων ενεργητικού).

### **5.2. Εντολοδόχος**

- (347) Το κοινοποιούν μέρος θα διορίσει με τη σύμφωνη γνώμη της Επιτροπής εντολοδόχο, κύριο καθήκον του οποίου θα είναι η διασφάλιση της τήρησης των δεσμεύσεων.

### **5.3. Χωριστή διαχείριση**

- (348) Αποτελεί πάγια πρακτική το κοινοποιούν μέρος δεσμεύεται για το διάστημα που μεσολαβεί μεταξύ της ημερομηνίας έκδοσης της απόφασης της Επιτροπής και της τελικής πώλησης της πραγματικής μεταβίβασης να διαχειρίζεται χωριστά τις υπό μεταβίβαση δραστηριότητες. Ο σκοπός μιας τέτοιας δέσμευσης είναι διττός: να εξασφαλίσει ότι κατά το διάστημα αυτό δεν πρόκειται να μεταβληθεί η εμπορική και ανταγωνιστική αξία των υπόψη στοιχείων ενεργητικού και να μεριμνήσει ούτως

ώστε ένας παρόμοιος έστω και προσωρινός συνδυασμός να μην οδηγήσει σε τροποποίηση των όρων ανταγωνισμού στις σχετικές αγορές.

- (349) Οι δεσμεύσεις που κατέθεσε το κοινοποιούν μέρος περιορίζουν στο μέγιστο βαθμό τις ανταλλαγές πληροφοριών σε όλα τα επίπεδα των μεταβιβαζόμενων στοιχείων ενεργητικού. Προβλέπουν ότι θα λυθούν όλα τα απαιτούμενα μέτρα για την αποφυγή της διαρροής εμπιστευτικών πληροφοριών. Επίσης, τα μέλη του προσωπικού που αποσπώνται στο πλαίσιο ενός υπό μεταβίβαση στοιχείου ενεργητικού θα πρέπει να επιλέξουν μεταξύ της TotalFina/Elf και της υπό μεταβίβαση επιχείρησης. Όσον αφορά την εκπροσώπηση στα διοικητικά συμβούλια, οι δεσμεύσεις διαφέρουν ανάλογα με το αν οι προτεινόμενες εκποιήσεις αφορούν μεταβιβάσεις συμμετοχών σε επιχειρήσεις ή στοιχείων ενεργητικού ενσωματωμένων στη μία ή την άλλη εταιρεία που μετέχουν στη συγκέντρωση.
- (350) Όσον αφορά τη μεταβίβαση συμμετοχών στις επιχειρήσεις, η TotalFina/Elf θα αποσύρει τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου που εκπροσωπούν τα μερίδια που πρόκειται να εκποιηθούν και θα τα υποκαταστήσει ο εντολοδόχος. Τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου τα οποία προέρχονται από την TotalFina ή την Elf αλλά μετέχουν στα υπόψη διοικητικά συμβούλια σε προσωπική βάση, θα χορηγήσουν πληρεξουσιότητα στον εντολοδόχο. Έτσι θα εξαιρεθεί στην πράξη η πιθανότητα επιρροής των υπό εκποίηση επιχειρήσεων ή διαρροής εμπιστευτικών πληροφοριών μέσω του διοικητικού συμβουλίου.
- (351) Πρέπει να σημειωθεί ότι το κοινοποιούν μέρος θα διατηρήσει τις θέσεις του προέδρου στις εταιρείες CIM και SFDM καθώς και τη θέση του γενικού διευθυντή στην SFDM. Ωστόσο, ο εντολοδόχος θα εγκρίνει εκ των προτέρων τις πράξεις γενικής πολιτικής, καθώς και τις στρατηγικές αποφάσεις και θα επιθεωρεί τις πράξεις τρέχουσας διαχείρισης που θα αναλαμβάνει ο πρόεδρος ή/και ο γενικός διευθυντής. Ο εντολοδόχος θα εμποδίζει επομένως τη διαρροή των πληροφοριών μεταξύ των επιχειρήσεων CIM και SFDM και TotalFina/Elf.
- (352) Όσον αφορά την πώληση της αποθήκης του Port la Nouvelle και των πρατηρίων καυσίμων επί αυτοκινητοδρόμου, ο εντολοδόχος θα λάβει όλες τις αποφάσεις σχετικά με την εμπορική διαχείριση των υπό μεταβίβαση στοιχείων ενεργητικού στο πλαίσιο των υφιστάμενων δομών, ενώ το κοινοποιούν μέρος θα εξασφαλίσει την τρέχουσα διοικητική και τεχνική διαχείριση των εν λόγω περιουσιακών στοιχείων. Η μέθοδος αυτή φαίνεται αναλογική κυρίως λόγω της ένταξης των εξεταζόμενων επιχειρήσεων στους ομίλους TotalFina και Elf.

#### **5.4. Ρήτρες περί μη απασχόλησης προσωπικού της άλλης επιχείρησης και περί μη μεταβίβασης**

- (353) Οι προτεινόμενες δεσμεύσεις προβλέπουν μια ρήτρα μη απασχόλησης προσωπικού της άλλης επιχείρησης [...] \* διάρκειας για τους πελάτες των μεταβιβαζόμενων αποθηκών και της Elf Antargaz και για το σύνολο του προσωπικού των εκποιούμενων περιουσιακών στοιχείων. Η ρήτρα αυτή θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι οι δεχόμενοι την εκχώρηση είναι σε θέση να καθιερώσουν τα εξαγορασθέντα περιουσιακά στοιχεία στις οικείες αγορές κατά τρόπο διαρκή και αποτελεσματικό.
- (354) Οι δεσμεύσεις προβλέπουν επίσης ρήτρα μεταβίβασης [...] \* διάρκειας για το σύνολο των εκποιηθέντων στοιχείων ενεργητικού. Έτσι, η TotalFina/Elf δεν θα μπορεί να προσαρμόσει οριακά το εύρος των παρουσών δεσμεύσεων εξαγοράζοντας εκ νέου επιλεκτικά ορισμένα περιουσιακά στοιχεία. Πράγματι, η ανάλυση του

αποτελέσματος των προτεινόμενων μέτρων λαμβάνει αναγκαστικά υπόψη το συνδυασμό όλων των επιμέρους δεσμεύσεων και δεν θα μπορούσε να διαχωρίσει τεχνητά καθένα από τα στοιχεία εκποίησης.

## **5.5. Ιδιότητα των αγοραστών και οργάνωση των μεταβιβάσεων**

- (355) Το κοινοποιούν μέρος τονίζει τις δεσμεύσεις τις οποίες υπέβαλε ότι, παρότι χορήγησε στην Επιτροπή τα μέσα να επαληθεύσει ότι θα υπάρξει άμεση αποκατάσταση αποτελεσματικού και διαρκούς ανταγωνισμού, θεωρεί ότι είναι ελεύθερο (i) να εκχωρήσει το σύνολο ή σημαντικό μέρος των υπό εκποίηση στοιχείων ενεργητικού με μία ή περισσότερες πράξεις σε μια μοναδική επιχείρηση και (ii) να προβεί σε ανταλλαγές έναντι παρόμοιων ή όχι στοιχείων ενεργητικού που βρίσκονται εκτός Γαλλίας.
- (356) Η Επιτροπή σημειώνει την εν λόγω πρόθεση του κοινοποιούντος μέρους που διατυπώνεται στις παραγράφους 9, 10, 37, στοιχείο στ), δεύτερο και τρίτο εδάφιο του κειμένου των δεσμεύσεων.
- (357) Πολλοί τρίτοι ενδιαφερόμενοι που ρωτήθηκαν εξέφρασαν αμφιβολίες σχετικά με τη διακριτικότητα που εκδηλώνει η TotalFina στις δεσμεύσεις της. Φοβούνται κυρίως ότι μία νεοεισερχόμενη επιχείρηση μέσω ανταλλαγής στοιχείων του ενεργητικού της με την TotalFina/Elf θα έχει ελάχιστα κίνητρα να ασκήσει ανταγωνισμό στη συνδυασμένη επιχείρηση λόγω της πολλαπλότητας των επαφών στις διάφορες αγορές ή λόγω των κοινών συμφερόντων. Επίσης, ορισμένοι τρίτοι ενδιαφερόμενοι εξήγησαν ότι μια χονδρική μεταβίβαση όλων των στοιχείων του ενεργητικού ή σημαντικού μέρους τους στον ίδιο αγοραστή όσον αφορά τις δεσμεύσεις που αφορούν την αγορά εκτός δικτύου και την πετρελαϊκή διαχείριση, δεν θα οδηγούσε στο άνοιγμα της αγοράς που είναι επιθυμητό ως αντάλλαγμα της συνδυασμένης ικανότητας διύλισης της νέας επιχείρησης.
- (358) Η Επιτροπή θα λάβει υπόψη αυτές τις ανησυχίες σε καθένα από τα στάδια εφαρμογής των δεσμεύσεων.
- (359) Όπως προκύπτει από την αναλυτική εξέταση που πραγματοποιείται στην παρούσα απόφαση, η TotalFina/Elf και οι ανταγωνίστριες βιομηχανίες διύλισης (Shell, BP Amoco και ExxonMobil) νέμονται ορισμένα κοινά συμφέροντα στις αγορές εκτός δικτύου, ιδίως έναντι του ανταγωνισμού των μεταπωλητών άλλων πλην των βιομηχανιών διύλισης (κυρίως των μεγάλων καταστημάτων). Υπ' αυτές τις συνθήκες, η Επιτροπή θα λάβει υπόψη τα εν λόγω στοιχεία κατά την αξιολόγηση της πρότασης που θα της υποβληθεί, εάν το κοινοποιούν μέρος ή ο εντολοδόχος θα έπρεπε να επιλέξουν έναν ή περισσότερους από τους εν λόγω φορείς για την εξαγορά των υπό εκποίηση στοιχείων του ενεργητικού στις αγορές εκτός δικτύου, για τη διάθεση ικανοτήτων αποθεματοποίησης στις εισαγωγικές αποθήκες που συνδέονται με τα μέσα μαζικής μεταφοράς ή για τη μεταφορά προϊόντων διύλισης μέσω πετρελαιοαγωγών. Οι ενδεχόμενες υποψηφιότητες άλλων βιομηχανιών διύλισης θα πρέπει επίσης να εκτιμηθούν κυρίως βάσει της προαναφερθείσας αναλυτικής εξέτασης και, κατά περίπτωση, των επαφών που θα μπορούσαν να διατηρήσουν οι εν λόγω βιομηχανίες διύλισης με την TotalFina/Elf σε άλλες αγορές.

- (360) Επίσης, η Επιτροπή θα λάβει υπόψη τον χαρακτήρα της αγοράς πώλησης καυσίμων σε αυτοκινητοδρόμους που εμφανίζει ήδη πολύ υψηλό βαθμό συγκέντρωσης, καθώς και την ολιγοπωλιακή του διάρθρωση που ευνοεί μια συλλογική δεσπόζουσα θέση, εφόσον η BP Amoco, η Shell ή η ExxonMobil προταθούν από το κοινοποιούν μέρος ή τον εντολοδόχο ως αγοραστές πρατηρίων επί αυτοκινητοδρόμου. Η παρατήρηση όσον αφορά τις υπονηφιότητες άλλων βιομηχανιών διύλισης, η οποία διατυπώνεται στην προηγούμενη παράγραφο είναι επίσης εφαρμοστέα και στην παρούσα αγορά.
- (361) Σε γενικές γραμμές, το κοινοποιούν μέρος δεσμεύεται να μην πωλήσει τα υπό εκποίηση στοιχεία του ενεργητικού σε επιχείρηση στην οποία διαθέτει αξιοσημείωτη επιρροή. Η ρήτρα αυτή πρέπει να παρέχει πλήρη ανεξαρτησία στον ή τους αγοραστές.

## **VII. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ**

- (362) Ο χαρακτήρας των δεσμεύσεων που προτείνει το κοινοποιούν μέρος επιτρέπει την άμεση αποκατάσταση αποτελεσματικού και διαρκούς ανταγωνισμού στις οικείες αγορές. Οι περισσότερες δεσμεύσεις πρέπει επίσης να θεωρηθούν απαραίτητες για το αποτέλεσμα αυτό. Έτσι, εκτός των πτυχών τις οποίες η Επιτροπή περιορίζεται απλώς να επισημάνει (ελευθέρωση μιας θέσης συμβούλου στην EPL Λυών - παράγραφος 27, στοιχείο ζ), τρόποι εφαρμογής της εκχώρησης των προβλεπόμενων στοιχείων του ενεργητικού στις παραγράφους 9, 10 και 37, στοιχείο στ), δεύτερο και τρίτο εδάφιο των δεσμεύσεων, καθώς και διαβουλεύσεις με τις γαλλικές αρχές σε περίπτωση υποκατάστασης μιας προσφοράς ή ενός πρατηρίου καυσίμων επί αυτοκινητοδρόμου που προβλέπεται στην παράγραφο 37, στοιχείο η) των δεσμεύσεων) η τήρηση του συνόλου των δεσμεύσεων που υποβλήθηκαν στην Επιτροπή αποτελεί όρο για τη συμβατότητα του σχεδίου συγκέντρωσης για την κοινή αγορά.



## ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

### *Άρθρο 1*

Υπό τον όρο ότι θα τηρηθούν πλήρως οι δεσμεύσεις που επισυνάπτονται στο παράρτημα της παρούσας απόφασης - με εξαίρεση τις διατάξεις που προβλέπονται στις παραγράφους 9, 10, 27, στοιχείο ζ), 37, στοιχείο στ) - δεύτερο και τρίτο εδάφιο - και 37, στοιχείο η) - τελευταία φράση του δεύτερου εδαφίου, η κοινοποιηθείσα πράξη συγκέντρωσης μεταξύ της TotalFina και της Elf Aquitaine κηρύσσεται συμβατή με την κοινή αγορά και τη λειτουργία της συμφωνίας EOX.

### *Άρθρο 2*

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην TotalFina, F – 92069, Paris La Défense Cedex

Βρυξέλλες, 9 Φεβρουαρίου 2000

*Για την Επιτροπή  
Mario MONTI  
Μέλος της Επιτροπής*

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

### ΔΕΣΜΕΥΣΕΙΣ ΠΟΥ ΠΡΟΤΕΙΝΕΙ Η TOTALFINA

#### I. ΚΟΙΝΟΙ ΤΡΟΠΟΙ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΩΝ ΔΕΣΜΕΥΣΕΩΝ

##### Ιδιότητα του φορέα εκχώρησης

1. Προκειμένου να διατηρηθεί πραγματικός ανταγωνισμός στις οικείες αγορές, το κοινοποιούν μέρος δεσμεύεται να προβεί στην εκχώρηση των στοιχείων του ενεργητικού που αποτελούν αντικείμενο των δεσμεύσεων (στο εξής τα Στοιχεία ενεργητικού) σε έναν ή περισσότερους φορείς που ανταποκρίνονται στις ακόλουθες προϋποθέσεις:

(α) Οι όμιλοι TotalFina και Elf δεν μπορούν να έχουν άμεσα ή έμμεσα υλικά συμφέροντα στην ή τις επιχειρήσεις στις οποίες θα εκχωρηθούν τα περιουσιακά στοιχεία.

Η εν λόγω διάταξη δεν εμποδίζει ωστόσο τις επιχειρήσεις, στις οποίες η TotalFina ή η Elf διαθέτουν υλικά συμφέροντα τα οποία το κοινοποιούν μέρος δεσμεύεται να εκποιήσει εξ ολοκλήρου δυνάμει των παρουσών δεσμεύσεων εκχώρησης, να εμφανισθούν ως υποψήφιοι αγοραστής του συνόλου ή μέρους των Στοιχείων του ενεργητικού.

Το κοινοποιούν μέρος δεσμεύεται σχετικά να μην αντιταχθεί άμεσα ή έμμεσα στην υποβολή υποψηφιότητας εκ μέρους μιας από τις επιχειρήσεις αυτές και να της επιτρέψει να υιοθετήσει τα απαιτούμενα μέτρα για την εφαρμογή τους.

(β) Ο φορέας ή οι φορείς που δέχονται την εκχώρηση πρέπει να είναι επιχειρήσεις βιώσιμες, δυνητικά ή πραγματικά παρούσες στις οικείες αγορές, ικανές να διατηρήσουν ή να αναπτύξουν πραγματικό ανταγωνισμό·

(γ) ο φορέας ή οι φορείς που δέχονται την εκχώρηση έχουν λάβει ή θα είναι ευλόγως σε θέση να λάβουν όλες τις απαραίτητες εγκρίσεις για την εξαγορά και την εκμετάλλευση των Στοιχείων του ενεργητικού.

2. Το κοινοποιούν μέρος θα υποβάλει στην Επιτροπή, το συντομότερο δυνατό:

(α) Το σχέδιο ή τα σχέδια πληροφοριακού εγγράφου σχετικά με την εκχώρηση κάθε κατηγορίας στοιχείων του ενεργητικού (αποθήκες προϊόντων διύλισης· συμμετοχές στους αγωγούς· πρατήρια καυσίμων επί αυτοκινητοδρόμων· στοιχεία ενεργητικού στον τομέα υγραερίου), τα οποία πρόκειται να μεταβιβασθούν στους δυνητικούς αγοραστής,

(β) τον κατάλογο των δυνητικών αγοραστών με τους οποίους πρόκειται να έλθει σε επαφή το κοινοποιούν μέρος.

Εάν εντός πέντε (5) εργασίμων ημερών από την ημερομηνία παραλαβής των εν λόγω εγγράφων, η Επιτροπή δεν αποφανθεί επ' αυτών, θα θεωρηθεί ότι τα έγγραφα αυτά γίνονται δεκτά από την Επιτροπή.

3. Με την επιφύλαξη της έγκρισης των φορέων εκχώρησης από την Επιτροπή, καθώς και των ιδιαίτερων λεπτομερειών εφαρμογής που προβλέπονται παρακάτω όσον αφορά τα περιουσιακά στοιχεία αποθεματοποίησης και μεταφοράς προϊόντων διύλισης και για τα πρατήρια καυσίμων επί αυτοκινητοδρόμου, ο φορέας ή φορείς που θα δεχθούν την εκχώρηση του συνόλου ή μέρους των Στοιχείων του ενεργητικού δύνανται να είναι:
- (α) Επιχειρήσεις εγκατεστημένες εκτός Γαλλίας που ασκούν πετρελαϊκές δραστηριότητες ή έχουν ουσιαστικά συμφέροντα σε αυτές (παραγωγή, διύλιση, αποθεματοποίηση, εμπορία) ή ευρύτερα στον τομέα της ενέργειας, ή χρηματοπιστωτικές επιχειρήσεις,
  - (β) Επιχειρήσεις εγκατεστημένες στη Γαλλία που διαθέτουν το καθεστώς εγκεκριμένου αποθηκευτή ή χρηματοπιστωτικές επιχειρήσεις.
4. Η επιλογή του ή των φορέων εκχώρησης θα υποβληθεί για έγκριση στην Επιτροπή. Η αίτηση έγκρισης του ή των εν λόγω φορέων περιλαμβάνει τις απαιτούμενες πληροφορίες που θα επιτρέψουν στην Επιτροπή να επαληθεύσει εάν ο ή οι υποψήφιοι πληρούν τους όρους που αναφέρονται στην παράγραφο 1 ανωτέρω. Η Επιτροπή θα ενημερώσει το κοινοποιούν μέρος για την έγκριση ή την απόρριψη του ή των προτεινόμενων υποψηφίων εντός δέκα (10) εργασίμων ημερών από την παραλαβή της αίτησης έγκρισης. Η απουσία αντίδρασης εκ μέρους της Επιτροπής εντός της προθεσμίας των δέκα (10) ημερών θα θεωρηθεί ως έκτακτο γεγονός δυνάμει της παραγράφου 6 κατωτέρω.

### **Προθεσμία**

5. Το κοινοποιούν μέρος δεσμεύεται να συνάψει αμετάκλητες συμφωνίες εκχώρησης των Στοιχείων του ενεργητικού εντός προθεσμίας [...] \* από την ημερομηνία παραλαβής της απόφασης έγκρισης της συγκέντρωσης δυνάμει του άρθρου 8, παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4064/89 (στο εξής η Πρώτη Προθεσμία). Η πραγματική εκχώρηση των Στοιχείων του ενεργητικού θα επέλθει εντός το πολύ [...] \* μετά τη σύναψη της συμφωνίας εκχώρησης (στο εξής, η Δεύτερη Προθεσμία).
6. Σε περίπτωση έκτακτων γεγονότων που έχουν παρεμποδίσει τη σύναψη της συμφωνίας εκχώρησης ή της πραγματικής εκχώρησης, αντίστοιχα, κατά την Πρώτη ή τη Δεύτερη Προθεσμία που προαναφέρθηκαν, η προθεσμία μπορεί να παραταθεί, με τη διακριτική ευχέρεια της Επιτροπής, με δεόντως αιτιολογημένη αίτηση του κοινοποιούντος μέρους.
7. Κάθε αίτηση παράτασης της Πρώτης Προθεσμίας, πρέπει να επιβληθεί στην Επιτροπή το αργότερο κατά τη λήξη του [...] \* της Πρώτης Προθεσμίας. Κάθε αίτηση παράτασης της Δεύτερης Προθεσμίας πρέπει να υποβληθεί το αργότερο κατά τη λήξη του [...] \* της Δεύτερης Προθεσμίας. Η Επιτροπή αποφαινεται επί της αίτησης παράτασης εντός μέγιστης προθεσμίας οκτώ (8) ημερών από την υποβολή της χωρίς η απουσία αντίδρασης εκ μέρους της Επιτροπής κατά τη λήξη της εν λόγω προθεσμίας των οκτώ (8) ημερών να δύναται να θεωρηθεί σιωπηρή αποδοχή της αίτησης παράτασης.

## Εκχώρηση των Στοιχείων ενεργητικού

Εφόσον έδωσε στην Επιτροπή τα μέσα να διασφαλίσει ότι η εκχώρηση οδηγεί στην άμεση αποκατάσταση πραγματικού και διαρκούς ανταγωνισμού:

8. Το κοινοποιούν μέρος είναι ελεύθερο να προχωρήσει στην πώληση των Στοιχείων ενεργητικού με τους όρους και τις μεθόδους της επιλογής του.
9. Το κοινοποιούν μέρος επιφυλάσσεται του δικαιώματός του να εκχωρήσει το σύνολο ή σημαντικό μέρος των Στοιχείων του ενεργητικού, με μια ή περισσότερες πράξεις, σε ένα μόνο φορέα.
10. Το κοινοποιούν μέρος επιφυλάσσεται επίσης να προβεί σε εκχωρήσεις Στοιχείων του ενεργητικού με τη μορφή ανταλλαγών όσον αφορά στοιχεία του ίδιου ή διαφορετικού χαρακτήρα εκτός Γαλλίας.
11. Εξάλλου, το κοινοποιούν μέρος δεσμεύεται να μην εξαγοράσει εκ νέου τον έλεγχο των Στοιχείων του ενεργητικού πριν από την εκπνοή προθεσμίας [...] από την εκχώρηση των υπόψη Στοιχείων του ενεργητικού.

## Αντικείμενο της εκχώρησης

12. Με την επιφύλαξη των συμπληρωματικών αναφορών που εμφανίζονται στις παραγράφους 37, στοιχείο β) παρακάτω σχετικά με ορισμένα ειδικά Στοιχεία του ενεργητικού (πρατήρια καυσίμων επί αυτοκινητοδρόμων), τα Στοιχεία του ενεργητικού (πλην των συμμετοχών στις εταιρείες που αναφέρονται στις παραγράφους 26, στοιχεία α-δ), 26 στοιχεία στ-η), 31 στοιχεία α-γ) 38 και 40 γ) και δ) παρακάτω) θα εκχωρηθούν ως αυτόνομοι λειτουργικοί φορείς. Προς τούτο, τα Στοιχεία του Ενεργητικού θα περιλαμβάνουν τα ενσώματα πάγια στοιχεία (γήπεδο, κτίρια και άλλες κατασκευές, κινητά αντικείμενα) και άυλα (πελατεία, βάσεις δεδομένων, συμβάσεις, εγκρίσεις και άδειες) που είναι απαραίτητα για τη διαχείριση των Στοιχείων του ενεργητικού και συγχρόνως θα επιτρέψουν στον φορέα που αναλαμβάνει την εκχώρηση να ασκήσει πραγματικό ανταγωνισμό. Το προσωπικό που απασχολείται άμεσα στα Στοιχεία του ενεργητικού θα μετατεθεί μαζί με τα υπόψη Στοιχεία σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου L.122-12 του γαλλικού κώδικα εργασίας.
13. Το κοινοποιούν μέρος θα ανακοινώσει το φορέα που αναλαμβάνει την εκχώρηση σχετικά με τη δυνατότητα να θέσει προσωρινά στη διάθεση του, ή να μεταβιβάσει οριστικά μέλη του προσωπικού διοικητικής ή/και εμπορικής διαχείρισης που επί του παρόντος απασχολούνται στους ομίλους TotalFina ή Elf, υπηρεσίες των οποίων θα αποδεικνύονταν απαραίτητες στον εν λόγω φορέα για την εκμετάλλευση και τη διαχείριση των εκχωρηθέντων Στοιχείων του ενεργητικού. Εφόσον ο φορέας που αναλαμβάνει την εκχώρηση υποβάλλει σχετική αίτηση, το κοινοποιούν μέρος δεσμεύεται να διαπραγματευθεί καλή τη πίστη με τον εν λόγω φορέα την προσωρινή διάθεση ή την οριστική μεταβίβαση των εν λόγω μελών του προσωπικού προς όφελος του φορέα που δέχεται την εκχώρηση.
14. Το κοινοποιούν μέρος θα ενημερώσει το φορέα που δέχεται την εκχώρηση σχετικά με τη δυνατότητα να συνάψει με τρίτους τις συμβάσεις προμήθειας προϊόντων ή παροχής υπηρεσιών η εκτέλεση των οποίων είναι απαραίτητη για την εκμετάλλευση των Στοιχείων του ενεργητικού. Εάν ο φορέας υποβάλλει σχετική αίτηση, το κοινοποιούν μέρος δεσμεύεται με την επιφύλαξη της συμφωνίας των τρίτων

προμηθευτών, να διασφαλίσει τη μεταβίβαση προς όφελος του φορέα συμβάσεων προμήθειας προϊόντων ή/και παροχής υπηρεσιών που έχουν συναφθεί από τους ομίλους TotalFina και Elf με τους εν λόγω τρίτους προμηθευτές και μπορούν να εφαρμοστούν στα εκχωρηθέντα Στοιχεία του ενεργητικού.

15. Το κοινοποιούν μέρος δεσμεύεται να μην απασχολήσει το προσωπικό το οποίο έχει μεταβιβασθεί μαζί με τα εκχωρηθέντα Στοιχεία του ενεργητικού για διάστημα [...] από την εκχώρηση των υπόψη Στοιχείων του ενεργητικού. Θα καταβάλει εξάλλου κάθε δυνατή προσπάθεια να παρακινήσει το εν λόγω προσωπικό να μην παραιτηθεί μέχρι την ημερομηνία μεταφοράς του.

#### **Διατήρηση των όρων ανταγωνισμού και της αξίας των Στοιχείων του ενεργητικού μέχρι την υλοποίηση της εκχώρησης**

16. Το κοινοποιούν μέρος δεσμεύεται να διατηρήσει την πλήρη οικονομική και ανταγωνιστική αξία των Στοιχείων μέχρι την ημερομηνία επί πραγματικής εκχώρησής τους, σύμφωνα με τις ορθές εμπορικές πρακτικές και βάσει των μέσων που διαθέτει δυνάμει των παρουσών δεσμεύσεων.

Συγκεκριμένα, το κοινοποιούν μέρος δεσμεύεται να μην πραγματοποιήσει με δική του πρωτοβουλία καμία πράξη μέχρι την ημερομηνία εκχώρησης των Στοιχείων που μπορεί να επηρεάσει κατά τρόπο σημαντικό την οικονομική αξία, τη διοίκηση ή την ανταγωνιστικότητα των εν λόγω Στοιχείων.

Εξάλλου, το κοινοποιούν μέρος δεσμεύεται να μην πραγματοποιήσει με δική του πρωτοβουλία καμία πράξη μέχρι την ημερομηνία εκχώρησης των Στοιχείων, που μπορεί να τροποποιήσει τον χαρακτήρα ή το εύρος του τομέα δραστηριότητας των εν λόγω Στοιχείων του ενεργητικού, τη βιομηχανική ή εμπορική στρατηγική, ή την πολιτική επενδύσεων που αφορά τα υπόψη Στοιχεία.

Εξάλλου, το κοινοποιούν μέρος δεσμεύεται να εφαρμόσει τα απαιτούμενα μέτρα για την αποφυγή διαρροής εμπιστευτικών πληροφοριών που απαιτούν τα Στοιχεία προς τους ομίλους TotalFina και Elf ή προς τρίτους, με εξαίρεση τις πληροφορίες που είναι απαραίτητες για την εκχώρηση των εν λόγω Στοιχείων με τους καλύτερους δυνατούς όρους σύμφωνα με τις παρούσες δεσμεύσεις.

Όσον αφορά το προσωπικό των ομίλων TotalFina και Elf που είναι αποσπασμένο στα Στοιχεία, το κοινοποιούν μέρος δεσμεύεται να καλέσει, εντός [...] από την ημερομηνία παραλαβής της απόφασης έγκρισης της συγκέντρωσης, τα ενδιαφερόμενα μέρη του προσωπικού να επιλέξουν μεταξύ της δυνατότητας είτε να παραιτηθούν από τη θέση που κατέχουν στον όμιλο TotalFina ή στον όμιλο Elf, οι οποίοι (όμιλοι) θα καταβάλουν κάθε δυνατή προσπάθεια για την πρόσληψή τους στα υπόψη Στοιχεία του ενεργητικού, είτε να επανενταχθούν στον όμιλο TotalFina ή στον όμιλο Elf, οι οποίοι θα καταβάλουν, στην περίπτωση αυτή, κάθε δυνατή προσπάθεια να αντικαταστήσουν το εν λόγω προσωπικό με άτομα ανεξάρτητα από τον όμιλο TotalFina και τον όμιλο Elf.

Εάν το κοινοποιούν μέρος εκτιμήσει ότι υφίστανται απαιτήσεις που συνδέονται με τη διατήρηση της βιωσιμότητας και της ανταγωνιστικότητας των Στοιχείων, θα ζητήσει από την Επιτροπή να εξετάσει το ενδεχόμενο παράτασης της προθεσμίας [...] που προβλέπονται παραπάνω. Ελλείψει αντίδρασης εκ μέρους της Επιτροπής εντός [...] μετά την υποβολή της αίτησης παράτασης δεόντως αιτιολογημένης και δικαιολογημένης, θα θεωρηθεί ότι η αίτηση έχει γίνει δεκτή από την Επιτροπή.

Το κοινοποιούν μέρος θα διαβιβάσει στον εντολοδόχο που προβλέπεται στην παράγραφο 20 παρακάτω όλα τα απαιτούμενα μέσα και όλες τις πληροφορίες που θα κρίνει χρήσιμες για να του επιτρέψει να λάβει γνώση της παρακολούθησης της τρέχουσας διαχείρισης των Στοιχείων του ενεργητικού.

### Εντολοδόχος

17. Εντός οκτώ ημερών από την ημερομηνία παραλαβής της απόφασης έγκρισης της συγκέντρωσης δυνάμει του άρθρου 8, παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4064/89, το κοινοποιούν μέρος θα προτείνει στην Επιτροπή τα ονόματα τριών εντολοδόχων και θα της κοινοποιήσει σχέδιο εντολής σύμφωνα με τις διατάξεις των παρουσών δεσμεύσεων, που θα θεσπίζει αναλυτικά το εύρος της εντολής, της αρμοδιότητας του εντολοδόχου, καθώς και τις διαδικασίες που προβλέπονται για την αμοιβή του εντολοδόχου (χωρίς να προσδιορίζεται ωστόσο το ποσόν).

18. Η Επιτροπή θα αποφανθεί σχετικά με την πρόταση του εντολοδόχου και το σχέδιο εντολής εντός οκτώ (8) ημερών από την παραλαβή της.

Η Επιτροπή δύναται, εντός της προθεσμίας αυτής να εγκρίνει ή να απορρίψει έναν ή δύο ή και τους τρεις προτεινόμενους εντολοδόχους. Εάν μόνο ένας από τους τρεις προτεινόμενους εντολοδόχους εγκριθεί από την Επιτροπή, το κοινοποιούν μέρος θα διορίσει αυτόν ως εντολοδόχο. Αν η Επιτροπή εγκρίνει περισσότερους του ενός, το κοινοποιούν μέρος θα ορίσει ελεύθερα τον ένα εξ αυτών ως εντολοδόχο. Εάν απορρίψει όλους τους προτεινόμενους εντολοδόχους, η Επιτροπή θα αναλάβει να επιλέξει έναν εντολοδόχο που θα υποδειχθεί από το κοινοποιούν μέρος.

Εφόσον το ζητήσει η Επιτροπή, το κοινοποιούν μέρος θα τροποποιήσει το σχέδιο εντολής.

19. Απουσία αντίδρασης εκ μέρους της Επιτροπής σχετικά με την πρόταση του κοινοποιούντος μέρους εντός προθεσμίας οκτώ (8) ημερών από την παραλαβή της παρούσας πρότασης, θα θεωρηθεί ότι η Επιτροπή αποδέχεται τα ονόματα των τριών εντολοδόχων, καθώς και το σχέδιο εντολής.

20. Ο εντολοδόχος θα ορισθεί από το κοινοποιούν μέρος εντός πέντε εργασίμων ημερών από την έγκριση της Επιτροπής. Η εντολή του εντολοδόχου θα συμφωνηθεί μεταξύ αυτού και του κοινοποιούντος μέρους. Αντίγραφο της εντολής που δίνεται στον εντολοδόχο θα κοινοποιηθεί στην Επιτροπή.

Μετά την υπογραφή της εντολής, το κοινοποιούν μέρος δεν δύναται να επιφέρει καμία τροποποίηση σε αυτήν χωρίς την έγκριση της Επιτροπής. Κατόπιν αίτησης του εντολοδόχου, η Επιτροπή δύναται να απαιτήσει την τροποποίηση της εντολής, εάν αποδειχθεί ότι αυτή δεν παρέχει στον εντολοδόχο την πλήρη δυνατότητα να εκτελέσει τα καθήκοντα τα οποία του έχουν ανατεθεί.

21. Η αποστολή του εντολοδόχου συνίσταται:

(α) Να διασφαλίσει ότι το κοινοποιούν μέρος διατηρεί τη βιωσιμότητα και τη διαπραγματευσιμότητα των Στοιχείων, καθώς και τη διαχείριση και την εκμετάλλευση των Στοιχείων του ενεργητικού στο φυσιολογικό πλαίσιο των επιχειρήσεων, σύμφωνα με την προγενέστερη πρακτική, μέχρι την ημερομηνία πραγματικής εκχώρησης των Στοιχείων.

- (β) Υποβάλλει τακτικές εκθέσεις στην Επιτροπή σχετικά με την κατάσταση υλοποίησης των δεσμεύσεων που αναφέρονται παρακάτω και σχετικά με την εκτέλεση της αποστολής του εντολοδόχου. Προς τούτο, ο εντολοδόχος θα καταρτίζει και θα κοινοποιεί στην Επιτροπή εμπιστευτική έκθεση κάθε τέσσερις (4) εβδομάδες, εντός των πέντε (5) εργασίμων ημερών του τέλους κάθε περιόδου, ή κάθε φορά που θα διατυπώνεται σχετικό αίτημα.

Η έκθεση θα αφορά κυρίως τα ακόλουθα σημεία:

- (i) θα επιβεβαιώνει ότι η διαχείριση των Στοιχείων του ενεργητικού γίνεται κατά τρόπο ώστε να διατηρείται η πλήρης οικονομική και ανταγωνιστική τους αξία, σύμφωνα με την παράγραφο 21, στοιχείο α) ανωτέρω,
- (ii) θα αναφέρει τα εγχειρήματα που έχουν αναληφθεί ενόψει της υλοποίησης των δεσμεύσεων, την αντίδραση των τρίτων ενδιαφερόμενων με τους οποίους έχει γίνει επαφή (δυνητικοί αποδέκτες της εκχώρησης, τρίτοι που διαθέτουν δικαίωμα άδειας ή/και προτίμησης, κοινωνικοί εταίροι και διοικητικές αρχές) και το καθεστώς τυποποίησης των πράξεων εκχώρησης,
- (iii) θα προσδιορίζει κατά περίπτωση τις πτυχές της εντολής που ο εντολοδόχος δεν ήταν σε θέση να εκπληρώσει, καθώς και τους λόγους που δικαιολογούν τη μη εκτέλεση της εντολής σε αυτό το σημείο.

Μία εμπιστευτική έκδοση της έκθεσης που απευθύνει ο εντολοδόχος στην Επιτροπή θα κοινοποιηθεί στο κοινοποιούν μέρος.

- (γ) Όσον αφορά τις συμμετοχές στο κεφάλαιο εταιρειών που αναφέρονται στις παραγράφους 26, στοιχεία α-δ), 26 στοιχεία στ-η), 31 στοιχεία α-γ), 38, 40, γ και δ) και 41 παρακάτω, τα οποία δεσμεύεται να εκχωρήσει το κοινοποιούν μέρος, καθώς και τις θέσεις μελών του διοικητικού συμβουλίου που δεσμεύεται να ελευθερώσει το κοινοποιούν μέρος:

- (i) Με την επιφύλαξη όσων αναφέρονται παρακάτω, μέχρι την ημερομηνία πραγματικής εκχώρησης των συμμετοχών, να ασκεί τα δικαιώματα ψήφου που συνδέονται με τις εκχωρητέες συμμετοχές και να λαμβάνει τη θέση των φυσικών προσώπων που κατέχουν τις υπό απελευθέρωση θέσεις ή να λάβει εκ μέρους τους εξουσιοδότηση (εκτός από τις θέσεις Προέδρου του διοικητικού συμβουλίου της CIM και της SFDM όπως αναφέρεται στην παράγραφο 21, (γ)(ν) παρακάτω), διευκρινίζοντας ότι μια υπό απελευθέρωση θέση συμβούλου της SFDM δεν μπορεί να καταληφθεί από τον εντολοδόχο, ούτε να αποτελέσει αντικείμενο εξουσιοδότησης προς τον εντολοδόχο και ότι, στην περίπτωση αυτή, ο εν λόγω σύμβουλος θα χορηγήσει, σύμφωνα με τις οδηγίες του εντολοδόχου, εξουσιοδότηση στον πρόεδρο της SFDM.
- (ii) Να ασκεί τις εξουσίες που έχουν ανατεθεί στα άτομα των οποίων έχει λάβει τη θέση ή που του έχουν χορηγήσει εξουσιοδότηση σύμφωνα με την παράγραφο 21, στοιχείο γ) (i) ανωτέρω. Κατά την εκπλήρωση της εν λόγω αποστολής σε θέματα που αφορούν σημαντικές πωλήσεις Στοιχείων του ενεργητικού, τη διανομή μερισμάτων, και τη διάλυση της εταιρείας, την έκδοση νέων δράσεων, την αύξηση ή τη μείωση του κεφαλαίου, ο εντολοδόχος θα λάβει υπόψη την προστασία των οικονομικών συμφερόντων του κοινοποιούντος μέρους και θα

διαβουλεύεται με το κοινοποιούν μέρος για τέτοια θέματα χωρίς να του διαβιβάσει καμία εμπιστευτική πληροφορία, υπό τον όρο ότι αυτό δεν επιφέρει βλάβη στην πρώτη υποχρέωση να διασφαλισθεί δηλαδή ότι η υπόψη εταιρεία διατηρείται ως βιώσιμος φορέας.

- (iii) Εάν ο εντολοδόχος το κρίνει σκόπιμο, να ζητήσει από τον όμιλο TotalFina ή από τον όμιλο Elf κάτοχο της εκχωρητέας συμμετοχής ή/και από τα πρόσωπα που κατέχουν υπό απελευθέρωση θέση μέλους του διοικητικού συμβουλίου δυνάμει των παρουσών δεσμεύσεων να παρευρεθούν αυτοπροσώπως σε ολόκληρη ή μέρος της γενικής συνέλευσης ή της συνεδρίασης του διοικητικού συμβουλίου και, κατά περίπτωση, στην περίπτωση αυτή να ασκήσουν οι ίδιοι τις εξουσίες που τους έχουν ανατεθεί, υπό τον όρο ότι δεν θα κοινοποιήσουν εμπιστευτικές πληροφορίες σχετικά με την υπόψη επιχείρηση στον όμιλο TotalFina ή στον όμιλο Elf.
  - (iv) Εν πάση περιπτώσει, όταν συγκληθεί η Γενική Συνέλευση ή το Διοικητικό Συμβούλιο προκειμένου να αποφανθούν είτε σχετικά με τις εκχωρήσεις μετοχών μεταξύ μετόχων είτε σχετικά με την έγκριση νέου μετόχου, ο όμιλος TotalFina ή ο όμιλος Elf, κατά περίπτωση, ή τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου που τους αντικαθιστούν θα έχουν το δικαίωμα είτε να καθοδηγήσουν τον εντολοδόχο σχετικά με τη θέση που θα λάβει στα εν λόγω θέματα είτε να συμμετάσχουν οι ίδιοι στη Γενική Συνέλευση ή τη συνεδρίαση του Διοικητικού Συμβουλίου που θα περιλαμβάνει αυτό το θέμα στην ημερήσια διάταξη και να λάβουν μέρος στην ψηφοφορία για το εν λόγω ζήτημα εντός των ορίων που προβλέπουν τα καταστατικά της επιχείρησης.
  - (v) Όσον αφορά τις επιχειρήσεις CIM και SFDM στις οποίες το κοινοποιούν μέρος κατέχει την Προεδρία του Διοικητικού Συμβουλίου (CIM και SFDM) καθώς και τη θέση του Γενικού Διευθυντή (SFDM), να εγκρίνει εκ των προτέρων τις πράξεις γενικής πολιτικής και στρατηγικές αποφάσεις και να εποπτεύει τις πράξεις τρέχουσας διαχείρισης που επιτελεί ο Πρόεδρος ή/και Γενικός Διευθυντής των εν λόγω εταιρειών, με σκοπό να διασφαλίσει ότι η διαχείριση των Στοιχείων του ενεργητικού που σχετίζονται με αυτές γίνεται κατά τρόπο που συμβάλλει στη διατήρηση της πλήρους οικονομικής και ανταγωνιστικής τους αξίας, χωρίς να διαβιβάσει καμία εμπιστευτική πληροφορία στο κοινοποιούν μέρος.
- (δ) Όσον αφορά τα Στοιχεία, πλην των συμμετοχών στις επιχειρήσεις, τα οποία αναφέρονται στις παραγράφους 26, στοιχείο ε), 36 και 40, στοιχείο α):
- (i) Να λάβει όλες τις αποφάσεις σχετικά με την εμπορική δραστηριότητα των εκχωρητέων Στοιχείων στο πλαίσιο των υφιστάμενων διαχειριστικών δομών μέχρι την ημερομηνία πραγματικής εκχώρησης των υπόψη Στοιχείων, υπό τον όρο ότι το κοινοποιούν μέρος θα εξακολουθήσει να εξασφαλίζει την τρέχουσα διοικητική και τεχνική διαχείριση των εν λόγω Στοιχείων (όπως η καταβολή των αμοιβών του προσωπικού που απασχολείται απευθείας στα εν λόγω Στοιχεία, οι τακτικές τεχνικές επιθεωρήσεις, κτλ.) σύμφωνα με την προγενέστερη πρακτική, υπό την εποπτεία του εντολοδόχου,



- (ii) να διασφαλίζει ότι η εκμετάλλευση των υπόψη Στοιχείων πραγματοποιείται στο φυσιολογικό πλαίσιο των υποθέσεων, σύμφωνα με την προγενέστερη πρακτική μέχρι την ημερομηνία της πραγματικής εκχώρησής τους,
- (iii) να διασφαλίζει ότι έχουν ληφθεί τα απαιτούμενα μέτρα ούτως ώστε να μην κοινοποιηθεί στο κοινοποιούν μέρος καμία ευαίσθητη από την άποψη του ανταγωνισμού πληροφορία σχετικά με τα υπόψη Στοιχεία, με εξαίρεση τις πληροφορίες που είναι απαραίτητες για την εκχώρηση των εν λόγω Στοιχείων υπό τις καλύτερες δυνατές συνθήκες σύμφωνα με τις παρούσες δεσμεύσεις,
- (iv) να διασφαλίζει εν γένει τη διατήρηση της πλήρους οικονομικής και ανταγωνιστικής αξίας των εκχωρητέων στοιχείων και να λαμβάνει κάθε πρόσφορο μέτρο για το σκοπό αυτό,

και

- (ε) Να εποπτεύει εν γένει εάν το κοινοποιούν μέρος εφαρμόζει ικανοποιητικά τις παρούσες δεσμεύσεις.
22. Σε περίπτωση που το κοινοποιούν μέρος δεν έχει υλοποιήσει τις δεσμεύσεις εντός των προθεσμιών που προβλέπονται στις παραγράφους 5-7 ανωτέρω, ο εντολοδόχος έχει καθήκον να διενεργήσει τις διαπραγματεύσεις με τους τρίτους ενδιαφερόμενους με σκοπό, ως αρμόδιος, να πωλήσει καλή τη πίστη τα στοιχεία του ενεργητικού στην καλύτερη δυνατή τιμή σε έναν αποδέκτη της εκχώρησης τον οποίο θα εγκρίνει η Επιτροπή. Οι δεσμεύσεις της εκχώρησης θα πρέπει να συναφθούν εντός μέγιστης προθεσμίας [...]\*, η οποία ενδεχομένως παρατείνεται σύμφωνα με τις διατάξεις των παραγράφων 6 και 7.
23. Σε περίπτωση που το κοινοποιούν μέρος δεν τηρήσει ουσιαστικά τις δεσμεύσεις, η Επιτροπή δύναται να συμπληρώσει το έργο του εντολοδόχου, προκειμένου να του παράσχει όλες τις δυνατότητες να εξασφαλίσει την τήρηση των δεσμεύσεων.
24. Το κοινοποιούν μέρος δεσμεύεται να χορηγήσει στον εντολοδόχο κάθε εύλογη βοήθεια, καθώς και κάθε πληροφορία που θα έκρινε απαραίτητη για την εκτέλεση του έργου του όπως αυτό περιγράφεται ανωτέρω. Το κοινοποιούν μέρος θα θέσει στη διάθεση του εντολοδόχου ένα ή περισσότερα γραφεία στις δικές του εγκαταστάσεις ή στις εγκαταστάσεις των επιχειρήσεων που αποτελούν αντικείμενο των παρούσων δεσμεύσεων. Το κοινοποιούν μέρος θα συνέρχεται σε τακτικές συνεδριάσεις με τον εντολοδόχο, στη συχνότητα που θα συμφωνηθεί από κοινού, προκειμένου να του διαβιβάζει όλες τις πληροφορίες, είτε προφορικά είτε σε μορφή γραπτών εγγράφων, που είναι απαραίτητες για την άσκηση του έργου του. Εφόσον το ζητήσει ο εντολοδόχος, το κοινοποιούν μέρος θα παράσχει πρόσβαση στους χώρους που αποτελούν αντικείμενο των εκχωρήσεων.
25. Μόλις υλοποιηθούν τα καθήκοντα τα οποία του έχουν ανατεθεί, των οποίων μέρος πρέπει να ζητήσει από την Επιτροπή την άδεια να απαλλάξει τον εντολοδόχο από το έργο του. Η Επιτροπή δύναται ωστόσο να απαιτήσει τον επαναδιορισμό του εντολοδόχου εφόσον σε μεταγενέστερο στάδιο αποδειχθεί ότι δεν έχουν πλήρως εκτελεσθεί οι δεσμεύσεις.

## II. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΚΑΙ ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΩΝ ΔΕΣΜΕΥΣΕΩΝ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΠΩΛΗΣΗΣ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ ΔΙΓΥΛΙΣΗΣ ΕΚΤΟΣ ΔΙΚΤΥΟΥ: ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΑΠΟΘΗΚΩΝ

### A. Περιεχόμενο των δεσμεύσεων

26. Το κοινοποιούν μέρος δεσμεύεται να εκχωρήσει:
- (α) το σύνολο της συμμετοχής ύψους 38,72% που κατέχει η BTT, θυγατρική εξ ημισείας των ομίλων TotalFina και Elf, στο κεφάλαιο της CPA, ιδιοκτήτριας ή κατόχου συμμετοχή στις αποθήκες CPA Rouen (περιφέρεια Νορμανδίας και παρισινή περιφέρεια CPA Dunkerque (Βόρεια Περιφέρεια), STOCKBREST (Δυτική Περιφέρεια), CPA Saint Priest (Περιφέρεια Ροδανού-Άλπεων) και SES Στρασβούργου·
  - (β) το σύνολο της συμμετοχής ύψους 49% που κατέχει ο όμιλος Elf στο κεφάλαιο της SFDM, εταιρείας που εκμεταλλεύεται εκτός του αγωγού DMM τις 4 αποθήκες: SFDM Donges, SFDM La Ferté Alais, SFDM Vatry la Chaussée sur Marne και SFDM Saint Baussant·
  - (γ) το σύνολο της συμμετοχής του ομίλου Elf ύψους 50% στην εταιρεία CIM ιδιοκτήτρια τριών αποθηκών: CIM Le Havre, CIM Coignières και CIM Grigny·
  - (δ) το σύνολο της άμεσης συμμετοχής, ήτοι 15,07% που κατέχει ο όμιλος Elf στο κεφάλαιο της εταιρείας DP Fos, καθώς και ολόκληρη τη συμμετοχή (ήτοι 76,65%) που κατέχει ο όμιλος Elf στο κεφάλαιο της εταιρείας Fos Import, μετόχου κατά 10,63% στην εταιρεία DP Fos·
  - (ε) το σύνολο της εταιρείας της αποθήκης FINA Port la Nouvelle και της εταιρείας της αποθήκης FINA Nanterre·
  - (στ) συμμετοχή 51% στο κεφάλαιο της εταιρείας FINA Lorient·
  - (ζ) συμμετοχή ύψους 8,76% που κατέχει ο όμιλος Elf στο κεφάλαιο της εταιρείας EPL Λυών·
  - (η) τις συμμετοχές ύψους 6,54% που κατέχει ο όμιλος TotalFina στο κεφάλαιο της εταιρείας SES Στρασβούργο, αποθήκη στην οποία η TotalFina/Elf δεν θα έχει πλέον συμμετοχή.
27. Το κοινοποιούν μέρος δεσμεύεται να ελευθερώσει, το αργότερο μεταξύ του τέλους της εντολής του εντολοδόχου και της πραγματικής εκχώρησης του υπόψη στοιχείου του ενεργητικού:
- (α) τις τρεις (3) θέσεις μελών του διοικητικού συμβουλίου που κατέχουν οι όμιλοι TotalFina και Elf στο διοικητικό συμβούλιο της εταιρείας CPA·
  - (β) τις τρεις (3) θέσεις μελών του διοικητικού συμβουλίου που κατέχει ο όμιλος Elf στο διοικητικό συμβούλιο της εταιρείας CIM·
  - (γ) τρεις (3) εκ των έξι (6) θέσεων μελών του διοικητικού συμβουλίου που κατέχουν οι όμιλοι TotalFina και Elf στο διοικητικό συμβούλιο της εταιρείας DP Fos·

- (δ) τις τρεις (3) θέσεις μελών του διοικητικού συμβουλίου που κατέχει ο όμιλος TotalFina στο διοικητικό συμβούλιο της εταιρείας της αποθήκης FINA της Nanterre·
  - (ε) τις τρεις (3) θέσεις μελών που κατέχει ο όμιλος TotalFina στο διοικητικό συμβούλιο της εταιρείας της αποθήκης του Port la Nouvelle·
  - (στ) δύο (2) εκ των τεσσάρων (4) θέσεων μελών που κατέχει η TotalFina στο διοικητικό συμβούλιο της εταιρείας FINA στο Lorient·
  - (ζ) μία (1) εκ των έξι (6) θέσεων μελών που κατέχει ο όμιλος Elf στο διοικητικό συμβούλιο της EPL.
28. Το κοινοποιούν μέρος δεσμεύεται εξάλλου, για χρονικό διάστημα [...] από την ημερομηνία απελευθέρωσης των θέσεων μελών του διοικητικού συμβουλίου που προαναφέρθηκαν, να μην αυξήσει το ποσοστό εκπροσώπησης της TotalFina/Elf στα υπόψη διοικητικά συμβούλια, όπως αυτό προκύπτει από την υλοποίηση των δεσμεύσεων που προαναφέρθηκαν. Σε περίπτωση τροποποίησης του συνολικού αριθμού των θέσεων του διοικητικού συμβουλίου της εκάστοτε εταιρείας, ο αριθμός των θέσεων που θα κατέχει η TotalFina/Elf τροποποιείται με τη δέουσα αναλογία, και ο αριθμός αυτός θα στρογγυλοποιείται κατά περίπτωση με την κατώτερη μονάδα χωρίς να μπορεί να είναι χαμηλότερος του ενός.
29. Το κοινοποιούν μέρος δεσμεύεται, για διάστημα που αρχίζει να ισχύει από την ημερομηνία λήψης της απόφασης που εγκρίνει τη συγκέντρωση και εκπνέει [...] μετά την ημερομηνία πραγματικής εκχώρησης της εκάστοτε αποθήκης, ... να μην διεκδικεί την πελατεία των αποθηκών που αποτελούν αντικείμενο των παρούσων δεσμεύσεων στις οποίες, μετά την υλοποίηση των δεσμεύσεων που προαναφέρθηκαν, η TotalFina/Elf δεν θα κατέχει πλέον καμία συμμετοχή, με σκοπό να τους προτείνει συμβάσεις μίσθωσης ή δικαιώματα διέλευσης στις αποθήκες που ανήκουν στην TotalFina/Elf, ή σε εκείνες που η TotalFina/Elf έχει συμμετοχή, και βρίσκονται στην εμπορική ζώνη των αποθηκών στις οποίες αναφέρονται οι παρούσες δεσμεύσεις.

## **B. Διαδικασίες υλοποίησης**

30. Όσον αφορά τις διαδικασίες υλοποίησης των δεσμεύσεων που προαναφέρθηκαν, το κοινοποιούν μέρος αναφέρεται σε κοινές διαδικασίες που περιγράφονται ανωτέρω, προσθέτοντας τις ακόλουθες διευκρινίσεις:
- (α) το κοινοποιούν μέρος, μετά την παραλαβή της απόφασης έγκρισης της συγκέντρωσης και της συμφωνίας σχετικά με το πληροφοριακό έγγραφο που αναφέρεται στην παράγραφο 2, στοιχείο α) ανωτέρω, θα διαβουλευτεί με τις διάφορες επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες εκτός και εντός Γαλλίας και ενδέχεται να ενδιαφέρονται για την εξαγορά του συνόλου ή μέρους των υπόψη Στοιχείων του Ενεργητικού, διαβιβάζοντας τους τα τεχνικά, περιβαλλοντικά, συμβατικά, εμπορικά και χρηματοοικονομικά στοιχεία και προδιαγραφές που θα επιτρέψουν να καταρτίσουν προσφορά·

- (β) το όνομα των υποψήφιων αγοραστών του συνόλου ή μέρους των υπόψη στοιχείων του ενεργητικού θα υποβληθεί για έγκριση στην Επιτροπή με τους όρους που προβλέπονται στις κοινές διαδικασίες και με την επιφύλαξη της άσκησης των δικαιωμάτων έγκρισης και προτίμησης που προβλέπουν τα καταστατικά των CPA, SFDM, CIM, DP Fos και Fos Import, EPL και SES.

Υπενθυμίζεται ότι, όσον αφορά την SFDM και την CIM, ο αγοραστής ή αγοραστής των εκχωρούμενων συμμετοχών θα πρέπει επίσης να εγκριθούν και από τους επιτρόπους τους Κυβέρνησης και τις Αρχές που χορηγούν το δικαίωμα εκμετάλλευσης (η Κυβέρνηση για την SFDM και ο Αυτόνομος Λιμένας της Havre για την CIM).

### **III. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΚΑΙ ΕΙΔΙΚΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΩΝ ΔΕΣΜΕΥΣΕΩΝ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΠΩΛΗΣΗΣ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ ΔΙΥΛΙΣΗΣ ΕΚΤΟΣ ΔΙΚΤΥΟΥ ΑΓΩΓΟΙ ΤΕΛΙΚΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ**

#### **A. Περιεχόμενο των δεσμεύσεων**

31. Το κοινοποιούν μέρος δεσμεύεται να εκχωρήσει:
- (α) Το σύνολο της συμμετοχής 26,60% που κατέχει ο όμιλος Elf στο κεφάλαιο της εταιρείας TRAPIL.
  - (β) Το σύνολο της συμμετοχής 49% που κατέχει ο όμιλος Elf στο κεφάλαιο της εταιρείας SFDM, εταιρείας εκμετάλλευσης του αγωγού DMM.
  - (γ) Το σύνολο της συμμετοχής 14,10% που κατέχει ο όμιλος Elf καθώς και συμμετοχή 3,50% που κατέχει η TotalFina στο κεφάλαιο της εταιρείας SPMR.
32. Το κοινοποιούν μέρος δεσμεύεται:
- (α) Να προτείνει στο GIE Πετρελαϊκός Όμιλος Στρασβούργου - Groupement Pétrolier de Strasbourg (GPS), εντός [...] από την παραλαβή της απόφασης που εγκρίνει την συγκέντρωση, να προσφέρει αμέσως διέλευση στις σωληνώσεις που ανήκουν στον GPS και συνδέουν τον ODC με τον SPLS, σε όλες τις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στην περιοχή (SES, Bolloré, Propérol) και θα υποβάλουν σχετικό αίτημα, εντός των ορίων της δυναμικότητας των εν λόγω σωληνώσεων και να ψηφίσει υπέρ της εν λόγω πρότασης, διευκρινίζοντας ότι κάθε διαφορά σχετικά με τη χρησιμοποίηση της δυναμικότητας των σωληνώσεων του GPS θα υποβληθεί σε εμπειρογνώμονα που θα υποδειχθεί κατόπιν κοινής συμφωνίας από τα εμπλεκόμενα μέρη και, ελλείψει αυτού, στο Εμπορικό Δικαστήριο του Στρασβούργου.
  - (β) Να προτείνει παράλληλα στην εταιρεία SPLS την πραγματοποίηση έργων αποσυμφόρησης του SPLS το συντομότερο δυνατό, δαπάναις του SPLS, προκειμένου να επιτρέψει στις προαναφερθείσες επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στην περιοχή να μεταφέρουν τα προϊόντα τους τα οποία προέρχονται ή κατευθύνονται προς τον ODC χωρίς να διέλθουν από τα πορθμεία του GPS, και να ψηφίσει υπέρ της εν λόγω πρότασης, και
  - (γ) να μεριμνήσει να προχωρήσουν στο χώρο του GPS, μετά το πέρας των έργων αποσυμφόρησης του SPLS, σε συλλογική διαχείριση των αποβλήτων που προκύπτουν από τις μεταφορές όλων των επιχειρήσεων.

33. Το κοινοποιούν μέρος δεσμεύεται να αποδεσμεύσει, το αργότερο μεταξύ της λήξης της εντολής του εντολοδόχου και της πραγματικής εκχώρησης του υπόψη Στοιχείου του ενεργητικού:
- (α) δύο (2) από τις έξι (6) του διοικητικού συμβουλίου της εταιρείας TRAPIL το οποίο περιλαμβάνει δέκα (10) θέσεις,
  - (β) δύο (2) εκ των πέντε (5) θέσεων του διοικητικού συμβουλίου της εταιρείας SPMR το οποίο περιλαμβάνει δέκα (10) θέσεις,
  - (γ) τέσσερις (4) θέσεις συμβούλων που κατέχει η Elf στο διοικητικό συμβούλιο της εταιρείας SFDM, το οποίο περιλαμβάνει οκτώ (8) θέσεις.
34. Το κοινοποιούν μέρος δεσμεύεται εξάλλου, επί διάστημα [...] από την ημερομηνία αποδέσμευσης των θέσεων μελών του διοικητικού συμβουλίου που προαναφέρθηκαν, να μην αυξήσει το ποσοστό εκπροσώπησης της TotalFina/Elf στα διοικητικά συμβούλια της TRAPIL και της SPMR, όπως αυτό προκύπτει από την υλοποίηση των προαναφερθεισών δεσμεύσεων. Σε περίπτωση τροποποίησης του συνολικού αριθμού των θέσεων στο διοικητικό συμβούλιο του Trapil ή/και της SPMR, ο αριθμός των θέσεων που κατέχει η TotalFina/Elf θα τροποποιηθεί με τη δέουσα αναλογία, και ο εν λόγω αριθμός θα στρογγυλοποιηθεί κατά περίπτωση με την κατώτερη μονάδα χωρίς να μπορεί να είναι χαμηλότερος του ενός.

## **B. Διαδικασίες εφαρμογής**

35. Όσον αφορά τις διαδικασίες εφαρμογής των δεσμεύσεων που προαναφέρθηκαν, το κοινοποιούν μέρος αναφερόμενο στις κοινές διαδικασίες που προαναφέρθηκαν επιφέρει τις ακόλουθες διευκρινίσεις:
- (α) Το κοινοποιούν μέρος, μετά την παραλαβή της απόφασης έγκρισης της συγκέντρωσης και της συμφωνίας σχετικά με το πληροφοριακό έγγραφο που αναφέρεται στην παράγραφο 2, στοιχείο α) ανωτέρω, θα προβεί σε διαβουλεύσεις όπως αναφέρεται στις κοινές διαδικασίες, με τις διάφορες επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες εκτός ή εντός Γαλλίας και ενδιαφέρονται ενδεχομένως για την εξαγορά του συνόλου ή μέρους των υπόψη στοιχείων του ενεργητικού, διαβιβάζοντάς τους τα τεχνικά, περιβαλλοντικά και χρηματοοικονομικά στοιχεία και τις προδιαγραφές που θα τους επιτρέψουν να καταρτίσουν προσφορά.
  - (β) Το όνομα των υποψήφιων αγοραστών του συνόλου ή μέρους των εν λόγω συμμετοχών θα υποβληθεί για έγκριση στην Επιτροπή με τους όρους που προβλέπονται στις κοινές διαδικασίες και με την επιφύλαξη άσκησης των δικαιωμάτων έγκρισης και προτίμησης που προβλέπονται στα καταστατικά του Trapil, της SPMR και της SFDM, καθώς και με τη συμφωνία των Επιτρόπων της Κυβέρνησης.

#### **IV. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΚΑΙ ΕΙΔΙΚΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΩΝ ΔΕΣΜΕΥΣΕΩΝ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΠΩΛΗΣΗΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΣΕ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥΣ**

##### **A. Περιεχόμενο των δεσμεύσεων**

36. Το κοινοποιούν μέρος δεσμεύεται να εκχωρήσει εβδομήντα (70) πρατήρια καυσίμων των εμπορικών επωνυμιών Elf, Total και Fina που βρίσκονται επί αυτοκινητοδρόμων, ανταποκρινόμενο στα κριτήρια του ορισμού της αγοράς που επέλεξε η Επιτροπή.

Μεταξύ των πρατηρίων αυτών, 35 ανήκουν στην επωνυμία Elf, 26 στην επωνυμία Total και 9 στην επωνυμία Fina.

Στο παράρτημα I της παρούσας απόφασης επισυνάπτεται ονομαστικός κατάλογος των 70 πρατηρίων καυσίμων που αποτελούν αντικείμενο της παρούσας δέσμευσης, όπου προσδιορίζονται οι αυτοκινητόδρομοι επί των οποίων βρίσκονται, η εταιρεία που έχει αναλάβει την εκχώρηση του αυτοκινητοδρόμου από την οποία εξαρτώνται κατά περίπτωση, η ετήσια δραστηριότητά τους όσον αφορά την πώληση καυσίμων και την πώληση διαφόρων προϊόντων, καθώς και η ημερομηνία λήξης της σύμβασης περαιτέρω εκχώρησης.

##### **B. Κανόνες εφαρμογής**

37. Όσον αφορά τις διαδικασίες εφαρμογής των δεσμεύσεων που μόλις αναφέρθηκαν, το κοινοποιούν μέρος αναφέρεται στις κοινές διαδικασίες που αναγράφονται ανωτέρω και διευκρινίζει τα ακόλουθα σημεία:

- (α) Το κοινοποιούν μέρος, μετά την παραλαβή της απόφασης έγκρισης της συγκέντρωσης και της συμφωνίας σχετικά με το πληροφοριακό έγγραφο που αναφέρεται στην παράγραφο 2, στοιχείο α) ανωτέρω, θα προχωρήσει σε γενικές διαβουλεύσεις εκτός και εντός Γαλλίας επιχειρήσεις, όπως αυτές προσδιορίζονται στις κοινές διαδικασίες, οι οποίες ενδέχεται να ενδιαφέρονται για τις αναφερθείσες συμμετοχές. Το κοινοποιούν μέρος θα διαβιβάσει στις επιχειρήσεις οι οποίες ενδέχεται να εκδηλώσουν ενδιαφέρον για την αγορά των προαναφερόμενων συμμετοχών το σύνολο των συμβατικών, περιβαλλοντικών, εμπορικών, τεχνικών, και οικονομικών στοιχείων και προδιαγραφών που αφορούν τα υπόψη πρατήρια καυσίμων, προκειμένου να τους επιτρέψουν να καταρτίσουν ανάλογες προσφορές.
- (β) Η εκχώρηση των πρατηρίων καυσίμων θα λάβει τη μορφή μεταφοράς εξ επαχθούς αιτίας των εγκρίσεων που έχουν χορηγήσει οι εταιρείες αυτοκινητοδρόμων, καθώς και των εγκαταστάσεων, επίπλων, εξοπλισμού, συσκευών και εργαλείων που απαιτούνται για την εκμετάλλευσή τους.

Το προσωπικό εκμετάλλευσης που είναι άμεσα αποσπασμένο στο σημείο πώλησης θα μεταβιβασθεί μαζί με αυτό.

Το κοινοποιούν μέρος διευκρινίζει ότι τα μόνα ενσώματα ή άυλα στοιχεία του ενεργητικού που βρίσκονται ή χρησιμοποιούνται στα υπόψη πρατήρια καυσίμων, τα οποία δεν θα εκχωρηθούν, είναι στα στοιχεία που αφορούν

δικαίωμα πνευματικής ιδιοκτησίας ή ίδιας τεχνογνωσίας του κοινοποιούντος μέρους κυρίως τα κινητά περιουσιακά στοιχεία που είναι χαρακτηριστικά της επωνυμίας, καθώς και τα ηλεκτρονικά συστήματα διαχείρισης που της ανήκουν.

- (γ) Για την άμεση αποκατάσταση πραγματικού και διαρκούς ανταγωνισμού, το κοινοποιούν μέρος δεσμεύεται να προτείνει στους αγοραστές του συνόλου ή μέρους των εκχωρούμενων πρατηρίων, να τους μεταβιβάσει το απαιτούμενο προσωπικό για την διοικητική, εμπορική και λογιστική διαχείριση.

Ο αριθμός, τα καθήκοντα και οι διαδικασίες μεταβίβασης του εν λόγω προσωπικού θα μελετηθούν σε κάθε περίπτωση χωριστά, σε συνάρτηση κυρίως με τις επιθυμίες των αγοραστών, τον αριθμό των πρατηρίων που αναλαμβάνουν, καθώς και τον τρόπο διαχείρισης που επιθυμούν να εφαρμόσουν (άμεση διαχείριση ή εντολή μίσθωσης-διαχείρισης).

Εξάλλου, το κοινοποιούν μέρος δεσμεύεται να ενημερώσει τους αποδέκτες της εκχώρησης των πρατηρίων τη δυνατότητα να συνάψει μαζί τους σύμβαση προσωρινού χαρακτήρα, διοικητικής διαχείρισης των συγκεκριμένων σημείων πώλησης και το χρόνο που θα απαιτηθεί για να εγκαταστήσουν τη δική τους διαχειριστική υποδομή. Το κοινοποιούν μέρος δεσμεύεται να συνάψει παρόμοια σύμβαση με τους αποδέκτες της εκχώρησης οι οποίοι θα το ζητήσουν.

Μέχρι την πραγματική εκχώρηση των υπόψη πρατηρίων, το κοινοποιούν μέρος δεσμεύεται να εφοδιάζει τα πρατήρια με τιμές εσωτερικής εκχώρησης.

Κατά το ίδιο διάστημα, η τιμή πώλησης των καυσίμων στα υπόψη πρατήρια θα καθορίζεται από τον εντολοδόχο βάσει της εξέλιξης των τιμών Platt και των στόχων περιθωρίου που θα έχει αποφασίσει με σκοπό τη διατήρηση της βιωσιμότητας, της ανταγωνιστικότητας και της διαπραγματευσιμότητας των εν λόγω πρατηρίων.

- (δ) Το κοινοποιούν μέρος δεσμεύεται να ενημερώσει τον αποδέκτη της εκχώρησης για τη δυνατότητα να επιτρέπεται στους κατόχους των καρτών GR και Eurotrafic της TotalFina και των καρτών Elf Credit και Pan της Elf να χρησιμοποιούν τις εν λόγω κάρτες στα εκχωρούμενα πρατήρια όπου οι κάρτες γίνονται δεκτές μέχρι την ημερομηνία κοινοποίησης της απόφασης έγκρισης της συγκέντρωσης, κατ' ανώτατο όριο επί διάστημα [...] από την ημερομηνία πραγματικής εκχώρησης του συγκεκριμένου πρατηρίου καυσίμων, υπό τον όρο ότι ο αποδέκτης της εκχώρησης δεν διαθέτει δική του κάρτα για την πώληση καυσίμων η οποία να είναι άμεσα ανταγωνιστική με τις κάρτες TotalFina και Elf που προαναφέρθηκαν και συμφωνεί με τους όρους διαχείρισης των εν λόγω καρτών όπως αυτοί θεσπίζονται σύμβαση που έχει συναφθεί με μια θυγατρική TRD SA, η οποία ονομάζεται Centre de Management de Transactions Monétiques SA (καθορισμός των προϊόντων και των υπηρεσιών που παρέχονται μέσω της κάρτας, ηλεκτρονικές, οικονομικές, διοικητικές και εμπορικές προδιαγραφές όσον αφορά το σύστημα της κάρτας, ευθύνες και καταγγελίες, τιμολόγηση και διακανονισμός των παροχών, είσπραξη των απαιτήσεων, προμήθεια διεκπεραίωσης και διοικητικά έξοδα, εμπορικές και οικονομικές διαδικασίες, διάρκεια και ρήτρα παράτασης αρμοδιότητας).

Εφόσον το ζητήσει ο αποδέκτης της εκχώρησης, το κοινοποιούν μέρος δεσμεύεται να συνάψει μαζί του συμφωνία που θα επιτρέπει στους κατόχους των εν λόγω καρτών να τις χρησιμοποιούν στα εκχωρηθέντα πρατήρια καυσίμων για διάστημα [...] κατ' ανώτατο όριο από την ημερομηνία πραγματικής εκχώρησης του συγκεκριμένου πρατηρίου, εφόσον και για όσο διάστημα πληρούνται οι προϋποθέσεις που αναφέρονται στο προηγούμενο εδάφιο της παραγράφου 37, στοιχείο δ).

Το κοινοποιούν μέρος διευκρινίζει ότι απαγορεύει στον εαυτό του να επηρεάζει τους όρους και τις προϋποθέσεις της προσφοράς καυσίμων και άλλων προϊόντων στα εκχωρηθέντα πρατήρια μέσω της εφαρμογής των συστημάτων της υπόψη κάρτας στα εν λόγω πρατήρια, και η εν λόγω δέσμευση υπερισχύει, σε κάθε περίπτωση, επί των συνεπειών που προκύπτουν από την προσχώρηση του ή των αποδεκτών της εκχώρησης στο σύστημα διαχείρισης των καρτών.

Όσον αφορά κάρτες άλλες από εκείνες που ανήκουν αποκλειστικά στην TotalFina και την Elf, όπως για παράδειγμα οι κάρτες DKV και UTA, οι οποίες χρησιμοποιούνται στα εκχωρηθέντα πρατήρια καυσίμων, το κοινοποιούν μέρος δεσμεύεται να λάβει τα μέτρα που προβλέπονται στην παράγραφο 14 ανωτέρω.

- (ε) Κάθε δυνητικός αγοραστής του συνόλου ή μέρους των εν λόγω πρατηρίων καυσίμων θα πρέπει να είναι σε θέση να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις των συγγραφών υποχρεώσεων και των κανονισμών γνωμοδοτήσεων των εταιρειών που αναλαμβάνουν τις εκχωρήσεις των αυτοκινητοδρόμων.

Συνεπώς, οι επιχειρήσεις που επιθυμούν να υποβάλουν προσφορά εξαγοράς θα πρέπει να μπορούν να αναφέρουν άμεση ή έμμεση εμπειρία στην εκμετάλλευση ενός οποιουδήποτε δικτύου πρατηρίων καυσίμων.

- (στ) Οι προσφορές που υποβάλλουν οι υποψήφιοι αγοραστές δύνανται να αφορούν είτε μόνο ένα πρατήριο είτε μια ομάδα πρατηρίων είτε το σύνολο των πρατηρίων που αποτελούν αντικείμενα της παρούσας δέσμευσης.

Οι εν λόγω προσφορές είναι δυνατόν να συνοδεύονται, εν όλω ή εν μέρει, με προτάσεις συμφωνιών ανταλλαγών στοιχείων του ενεργητικού του αυτού ή όχι χαρακτήρα, εκτός της Γαλλίας.

Το κοινοποιούν μέρος επιφυλάσσεται, σε περίπτωση ισοδύναμης προσφοράς, να δώσει προτεραιότητα στις προσφορές που αφορούν το σύνολο ή σημαντικό υποσύνολο πρατηρίων καυσίμων, καθώς και στις προσφορές που αφορούν ανταλλαγή στοιχείων του ενεργητικού.

- (ζ) Προκειμένου να διευκολυνθεί η υλοποίηση των δεσμεύσεων, κάθε προσφορά εξαγοράς πέντε πρατηρίων καυσίμων ή περισσότερων θα πρέπει να αναφέρεται με τη δέουσα αναλογία στα πρατήρια καυσίμων η σύμβαση των οποίων σχετικά με την ανάληψη της εκχώρησης λήγει μέχρι το 2005. Το κοινοποιούν μέρος δύναται επίσης να χορηγήσει προτεραιότητα στις προσφορές ομάδας πέντε (5) πρατηρίων ή περισσότερων σε σχέση με τις προσφορές που αφορούν τέσσερα (4) πρατήρια και λιγότερα και δεν περιλαμβάνουν την υποχρέωση που αναφέρεται στην προηγούμενη φράση.



- (η) Το κοινοποιούν μέρος θα υποβάλει την ή τις προσφορές εξαγοράς που θα λάβει, αφενός με την έγκριση των εταιρειών που διαχειρίζονται την εκχώρηση του υπόψη αυτοκινητόδρομου και, αφετέρου με την έγκριση του ή των εντεταλμένων μισθωτών-διαχειριστών που ενδεχομένως ενδιαφέρονται.

Σε περίπτωση άρνησης που θα αντιτάξει η εταιρεία αυτοκινητοδρόμου ή/και ο εντολοδόχος μισθωτής-διαχειριστής, το κοινοποιούν μέρος δύναται, να προτείνει την αντικατάσταση του εν λόγω πρατηρίου καυσίμων με ένα άλλο, και να υποβάλει προς έγκριση τον υποψήφιο που έχει υποβάλει την καλύτερη δεύτερη προσφορά. Προς τούτο, το κοινοποιούν μέρος θα υποβάλει στην Επιτροπή αίτηση δεόντως τεκμηριωμένη και αιτιολογημένη. Το κοινοποιούν μέρος θα έρθει επίσης σε επαφή με τις γαλλικές αρχές ανταγωνισμού.

Εφόσον η Επιτροπή δεν απορρίπτει εγγράφως την εν λόγω αίτηση εντός προθεσμίας δέκα (10) εργάσιμων ημερών από την παραλαβή της, θεωρεί ότι γίνεται δεκτή η πρόταση του κοινοποιούντος μέρους.

Σε περίπτωση υποκατάστασης πρατηρίου καυσίμων, το κοινοποιούν μέρος επιβεβαιώνει ότι το νέο πρατήριο που προτείνεται, θα έχει τα ίδια χαρακτηριστικά με το αρχικό πρατήριο και κυρίως θα έχει ισοδύναμο όγκο πωλήσεων καυσίμων, καθώς και κύκλο εργασιών όσον αφορά τις πωλήσεις διαφοροποιημένων προϊόντων, ότι θα έχει κοντινή ημερομηνία λήξης της σύμβασης εκχώρησης, και (εκτός από την περίπτωση κατά την οποία αυτό αποδεικνύεται αδύνατο διότι η αναγκαιότητα υποκατάστασης απορρέει από την άρνηση έγκρισης της εταιρείας αυτοκινητοδρόμων) βρίσκεται στην ίδια γεωγραφική ζώνη. Εξάλλου, μια ανάλογη υποκατάσταση πρατηρίου δεν πρέπει να θέτει σε αμφισβήτηση το συνολικό οικονομικό και ανταγωνιστικό κύρος της αρχικής πρότασης.

- (θ) Εναπόκειται στους αποδέκτες της εκχώρησης να πραγματοποιήσουν, σε συμφωνία με τις ενδιαφερόμενες εταιρείες αυτοκινητοδρόμων, τις απαιτούμενες εργασίες για τη μεταφορά της σύμβασης εκχώρησης, ενώ το κοινοποιούν μέρος δεν δύναται να θεωρείται υπεύθυνο για τις προθεσμίες εφαρμογής, μετά τη σύναψη των συμφωνιών εκχώρησης.

## **V. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΚΑΙ ΕΙΔΙΚΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΩΝ ΔΕΣΜΕΥΣΕΩΝ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΠΩΛΗΣΗΣ ΕΙΔΙΚΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΑΕΡΙΩΘΟΥΜΕΝΩΝ ΣΤΟ ΤΟΥΛΟΥΖ-BLAGNAC ΚΑΙ ΣΤΟ LYON-SATOLAS**

### **A. Περιεχόμενο των δεσμεύσεων**

38. Το κοινοποιούν μέρος δεσμεύεται να κοινοποιήσει:

- (α) Τη συμμετοχή 50% που κατέχει η Elf στην GAT (Όμιλος για τον Εφοδιασμό της Τουλούζης - Blagnac -Groupement pour l'Avitaillement de Toulouse-Blagnac), και
- (β) τη συμμετοχή 50% που κατέχει η Elf στον GALYS (Όμιλος Εφοδιασμού της Λυών-Satolas -Groupement pour l'Avitaillement de Lyon-Satolas).

## **B. Κανόνες εφαρμογής**

39. Όσον αφορά τις διαδικασίες εφαρμογής των δεσμεύσεων που προαναφέρθηκαν, το κοινοποιούν μέρος προσθέτει τις εξής διευκρινίσεις:

- (α) Το κοινοποιούν μέρος, μετά την παραλαβή της απόφασης έγκρισης της συγκέντρωσης και της συμφωνίας σχετικά με το πληροφοριακό έγγραφο που αναφέρεται στην παράγραφο 2, στοιχείο α) ανωτέρω, θα προχωρήσει σε γενικές διαβουλεύσεις εκτός και εντός Γαλλίας με επιχειρήσεις, όπως αυτές ορίζονται στους κοινούς κανόνες, που ενδέχεται να εκδηλώσουν ενδιαφέρον για τις αναφερθείσες συμμετοχές. Προκειμένου να τους επιτρέψει να καταρτίσουν ανάλογες προσφορές, το κοινοποιούν μέρος θα διαβιβάσει στις επιχειρήσεις οι οποίες ενδέχεται να ενδιαφέρονται για την αγορά των προαναφερθεισών συμμετοχών το σύνολο των συμβατικών, περιβαλλοντικών, εμπορικών, τεχνικών και χρηματοοικονομικών στοιχείων και προδιαγραφών που σχετίζονται με την πρόσβαση στην GAT και στην GALYS.
- (β) Ο αποδέκτης της εκχώρησης των συμμετοχών πρέπει να πληροί τους αντικειμενικούς όρους αποδοχής που προβλέπονται στα καταστατικά της GAT και της GALYS.

## **VI. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΚΑΙ ΕΙΔΙΚΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΩΝ ΔΕΣΜΕΥΣΕΩΝ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΥΓΡΑΕΡΙΟΥ**

### **A. Περιεχόμενο των δεσμεύσεων**

40. Το κοινοποιούν μέρος δεσμεύεται :

- (α) Να εκχωρήσει το 100% της συμμετοχής που κατέχει ο όμιλος Elf στο κεφάλαιο της εταιρείας Elf Antargaz, εταιρείας που έχει ως αντικείμενο την εμπορία υγραερίου, στο πλαίσιο της δραστηριότητάς του στον τομέα του υγραερίου στην Μητροπολιτική Γαλλία.
- (β) Από την παρούσα εκχώρηση αποκλείονται:
- Οι συμμετοχές που κατέχει η Elf Antargaz στις θυγατρικές που ασκούν δραστηριότητα στον τομέα του υγραερίου εκτός της μητροπολιτικής Γαλλίας.
  - Οι συμμετοχές που κατέχει η Elf Antargaz για λογαριασμό της Elf Antar France στις εταιρείες που βρίσκονται στη Γαλλία ή το εξωτερικό και δεν ασκούν δραστηριότητα στον τομέα του υγραερίου.

Πριν από την πραγματική υλοποίηση της εκχώρησης των τίτλων Elf Antargaz, το κοινοποιούν μέρος θα προχωρήσει στη μεταβίβαση των συμμετοχών οι οποίες αποκλείονται, όπως αυτές αναφέρονται ανωτέρω, προς όφελος της Elf Antar France. Η εν λόγω μεταβίβαση θα υποβληθεί στην προηγούμενη έγκριση του εντολοδόχου κατόπιν διαβουλεύσεων του τελευταίου με την Επιτροπή.

(γ) Η εκχώρηση των τίτλων Elf Antargaz, εκτός του στοιχείου του ενεργητικού εταιρειών που κατέχει άμεσα και εξ ολοκλήρου η Elf Antargaz, περιλαμβάνει επίσης τις συμμετοχές που κατέχει η Elf Antargaz στις ακόλουθες εταιρείες στη Γαλλία:

- GIE NORGAL : 52,67%

Το κοινοποιούν μέρος, πριν από την εκχώρηση, θα προτείνει και θα ψηφίσει υπέρ της τροποποίησης του καταστατικού της NORGAL με σκοπό να ενσωματώσει στο εν λόγω καταστατικό την κατανομή της δυναμικότητας στη NORGAL, όπως αυτή ισχύει μέχρι σήμερα και εμφανίζεται στο παράρτημα 2 των δεσμεύσεων.

Το κοινοποιούν μέρος δεσμεύεται να συνεχίσει τη σύμβαση σύμπραξης για τον εφοδιασμό μαζί με τον άλλο σημερινό μέτοχο της NORGAL, για διάστημα [...]\*, από την ημερομηνία της πραγματικής εκχώρησης της αποθήκης, και να συνεταιρισθεί στην εν λόγω σύμβαση σύμπραξης με τον αποδέκτη της εκχώρησης εφόσον ο τελευταίος υποβάλλει σχετικό αίτημα και ο έτερος σημερινός μέτοχος της NORGAL είναι σύμφωνος.

- 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%

Το κοινοποιούν μέρος δεσμεύεται να συνεχίσει για διάστημα [...]\* από την ημερομηνία πραγματικής εκχώρησης των τίτλων, την κοινή σύμβαση εφοδιασμού με τον άλλο τωρινό μέτοχο της COBOGAL.

Το κοινοποιούν μέρος δεσμεύεται επίσης να προτείνει στον αγοραστή των τίτλων και να προβεί σε συνεταιρισμό μαζί του στην εν λόγω κοινή σύμβαση εφοδιασμού, εφόσον ο αγοραστής το ζητήσει και ο άλλος τωρινός μέτοχος της COBOGAL είναι σύμφωνος. Εφόσον δεν συμβεί αυτό, το κοινοποιούν μέρος δεσμεύεται να προτείνει στον αγοραστή των τίτλων, εφόσον ο ίδιος το ζητήσει, σύμβαση προμήθειας διάρκειας [...]\* με τους όρους του ομίλου TotalFina αυξημένους σε πρόστιμα και φροντίδες.

- SP de QUEVEN : 50%
- SP BUS PARIS : 50%
- GIE GPL BUS : 25%

- GIE GROUPEMENT TECHNIQUE CITERNE : 20%
- (δ) Στην εκχώρηση των τίτλων Elf Antargaz, θα προστεθεί εκχώρηση των συμμετοχών που κατέχει ο όμιλος Elf στις ακόλουθες εταιρείες, στο πλαίσιο της δραστηριότητας στον τομέα του υγραερίου στη μητροπολιτική Γαλλία:
- SOBEGAL S.A. (κέντρα εμφιάλωσης στη LACQ, NERAC, RODEZ και DOMENE) : 78% κατέχει ο όμιλος ELF
  - GEOGAZ S.A. : 16,67% κατέχει ο όμιλος ELF
  - GEOVEXIN SA : 44,9% κατέχει ο όμιλος ELF.
- (ε) Εξάλλου, το κοινοποιούν μέρος δεσμεύεται να αποδεσμεύσει μέσα στις προθεσμίες που προβλέπονται για την πραγματική εκχώρηση των Στοιχείων του ενεργητικού και με τους όρους που προβλέπονται στους κοινούς κανόνες εφαρμογής των δεσμεύσεων, τις θέσεις μελών του διοικητικού συμβουλίου που κατέχει ο όμιλος Elf στις εταιρείες που καλύπτει η παρούσα εκχώρηση.
41. Το κοινοποιούν μέρος δεσμεύεται για περίοδο που αρχίζει να ισχύει από την ημερομηνία παραλαβής της απόφασης έγκρισης της συγκέντρωσης και λήγει [...] \* μετά την ημερομηνία πραγματικής εκχώρησης της συμμετοχής που κατέχει ο όμιλος Elf στην Elf Antargaz να μην διεκδικήσει την πελατεία της Elf Antargaz.

## **B. Διαδικασίες εφαρμογής**

42. Όσον αφορά τις διαδικασίες εφαρμογής της παρούσας δέσμευσης, το κοινοποιούν μέρος αναφερόμενο στους κοινούς κανόνες που προαναφέρθηκαν προσθέτει τις ακόλουθες διευκρινίσεις :
- (α) Το όνομα του ή των υποψήφιων αγοραστών του συνόλου ή μέρους της υπόψη συμμετοχής θα υποβληθεί για έγκριση στην Επιτροπή υπό τους όρους που προβλέπονται στους κοινούς κανόνες.
- (β) Το κοινοποιούν μέρος, μετά την παραλαβή της απόφασης έγκρισης της συγκέντρωσης, θα διαβουλευθεί όπως αναφέρεται στους κοινούς κανόνες, με τις διάφορες επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες εκτός ή εντός Γαλλίας και ενδέχεται να εκδηλώσουν ενδιαφέρον για την εξαγορά του συνόλου ή μέρους της υπόψη συμμετοχής, διαβιβάζοντάς τους τα εμπορικά, τεχνικά και οικονομικά στοιχεία και προδιαγραφές που θα τους επιτρέψουν να καταρτίσουν προσφορά.
- (γ) Σε περίπτωση που η VITOGAZ εξαγοράσει τους τίτλους της Elf Antargaz, το κοινοποιούν μέρος δεσμεύεται να μην αντισταχθεί. Εάν η Vitogaz επιλεγεί ως αποδέκτης της εκχώρησης των τίτλων της Elf Antargaz, το κοινοποιούν μέρος δεσμεύεται να εκχωρήσει τη συμμετοχή (34%) που κατέχει στο κεφάλαιο της Vitogaz υπό τους όρους που προβλέπονται στις συμφωνίες που συνδέουν το κοινοποιούν μέρος με τον έτερο μέτοχο της Vitogaz, από άποψη μορφής και προθεσμίας.
43. Το κοινοποιούν μέρος διευκρινίζει ότι τα στοιχεία που αφορούν δικαίωμα πνευματικής ή/και βιομηχανικής ιδιοκτησίας, ή ίδιας τεχνογνωσίας του κοινοποιούντος μέρους θα μεταβιβασθούν μαζί με τις υπόψη συμμετοχές στο βαθμό που χρησιμοποιούνται στο πλαίσιο της δραστηριότητας της Elf Antargaz στον τομέα

του υγραερίου στην μητροπολιτική Γαλλία, με εξαίρεση τις επωνυμίες που ανήκουν ή/και εκμεταλλεύεται ο όμιλος Elf καθώς και το υλικό πληροφορικής που της ανήκει.

Το κοινοποιούν μέρος θα χορηγήσει στον αποδέκτη της εκχώρησης άδεια που θα του επιτρέπει να χρησιμοποιεί τις επωνυμίες που εκμεταλλεύεται ο όμιλος Elf όσον αφορά τη δραστηριότητα στον τομέα του υγραερίου στη μητροπολιτική Γαλλία και μέγιστη διάρκεια [...] από την ημερομηνία της πραγματικής εκχώρησης.

Σε περίπτωση που τα στοιχεία σχετικά με δικαίωμα πνευματικής ή/και βιομηχανικής ιδιοκτησίας, ή ίδιας τεχνογνωσίας του κοινοποιούντος μέρους τα οποία θα μεταβιβασθούν μαζί με τις υπόψη συμμετοχές καλύπτουν επικράτεια ευρύτερη εκείνης της μητροπολιτικής Γαλλίας, η εκχώρηση των εν λόγω στοιχείων υπόκειται στη χορήγηση εκ μέρους του αποδέκτη της εκχώρησης προς το κοινοποιούν μέρος δωρεάν άδειας διάρκειας ισοδύναμης με εκείνη του εκχωρηθέντος δικαιώματος πνευματικής ή/και πνευματικής ιδιοκτησίας ή τεχνογνωσίας, που θα επιτρέπει στο κοινοποιούν μέρος να χρησιμοποιήσει τα εν λόγω στοιχεία εκτός της μητροπολιτικής Γαλλίας.

44. Εφόσον οι υπόψη συμμετοχές δεν εκχωρηθούν σε αγοραστή, το κοινοποιούν μέρος θα διασφαλίσει ότι η διαχείριση της Elf Antargaz γίνεται έναντι μιας επιχείρησης χωριστής και ικανής προς πώληση που διαθέτει ίδιους λογαριασμούς διαχείρισης, και θα κοινοποιήσει στη διεύθυνση της Elf Antargaz ότι η διαχείριση της εταιρείας θα γίνεται σε ανεξάρτητη βάση και υπό την εποπτεία του εντολοδόχου, προκειμένου να διασφαλισθεί η διατήρηση της αποδοτικότητάς της και της αξίας της στην αγορά.
45. Μετά την πραγματική εκχώρηση των τίτλων της Elf Antrargaz, το κοινοποιούν μέρος δεσμεύεται να ενημερώσει τον αγοραστή σχετικά με την δυνατότητα να συνάψει προσωρινά μαζί του και κατ' ανώτατο όριο για περίοδο [...] σύμβαση μη αποκλειστικής προμήθειας, προκειμένου να του επιτρέψει να εξασφαλίσει τις προμήθειές του κατά την περίοδο που απαιτείται για την εφαρμογή εναλλακτικών λύσεων.

Όνομα Σύνδεσης	Αξο- νας	Αυτοκινητό- δρομος	Διόδια	Διαχεί- ριση	Λήξη της εκχώρησης	Παρα- γωγή M3	CA VD Kf ht	Doublon/Sandwich	
TRANSLAY EST	A28	DDE	OXI	ELF					
JONCHETS LES RECOMPENSES	A5	SAPRR	NAI	ELF					
ROUCAS	A7	ASF	OXI	TOTAL					
SCOPERTA	A8	ESCOTA	NAI	ELF					
PORTE LA DROME	A49	AREA	NAI	TOTAL					
SAVIGNAC	A62	ASF	NAI	TOTAL					
BEUZEVILLE SUD	A13	SAPN	NAI	ELF					
DEUX MERS	A62	ASF	NAI	TOTAL					
VERDUN SUD	A4	SANEF ex APPEL	NAI	TOTAL					
BEAUNE LES MINES	A20	DDE	OXI	TOTAL					
LA COURNEUVE	A1	SANEF	OXI	ELF					
SAINT LEGER	A1	SANEF	NAI	ELF					
ASSEVILLERS	A1	SANEF	NAI	ELF					
SAUGON	A10	ASF	NAI	TOTAL					
USSEAU	A10	COFIROUTE	NAI	TOTAL					
FENIOUX EST	A10	ASF	NAI	ELF					
JAUNAY CLAN	A10	COFIROUTE	NAI	ELF					
POITIERS CHINCE	A10	COFIROUTE	NAI	FINA					
MEUNG	A10	COFIROUTE	NAI	ELF					
FENIOUX OUEST	A10	ASF	NAI	ELF					
PARCE	A11	ASF	NAI	TOTAL					
PORTE D'ANGERS SUD	A11	COFIROUTE	OXI	FINA					
LA PIVARDIERE	A11	COFIROUTE	NAI	ELF					
ROSNY SUD	A13	SAPN	NAI	ELF					
St HILAIRE	A26	SANEF	NAI	TOTAL					
SOUCHEZ	A26	SANEF	NAI	TOTAL					
CHAMP ROLLAND	A26	SANEF	NAI	TOTAL					
RUMANCOURT	A26	SANEF	NAI	ELF					
ESTEREL	A8	ESCOTA	NAI	ELF					
LA COMBE RONDE	A36	SAPRR	NAI	ELF					
BOIS GUILLEROT	A36	SAPRR	NAI	ELF					
JURA	A39	SAPRR	NAI	FINA					
SAVERNE	A4	SANEF	NAI	TOTAL					
VALMY	A4	SANEF ex APPEL	NAI	TOTAL					
BRUMATH OUEST	A4	SANEF	OXI	ELF					
TARDENOIS SUD	A4	SANEF	NAI	FINA					
TARDENOIS NORD	A4	SANEF	NAI	ELF					
VERDUN	A4	SANEF ex APPEL	NAI	TOTAL					
VALLEIRY	A40	ATMB	NAI	ELF					

BONNEVILLE NORD	A40	AREA	NAI	ELF					
CESARDES	A41	AREA	NAI	TOTAL					
LE GUIERS	A43	AREA	NAI	ELF					
ARCLUSAZ	A43	AREA	NAI	FINA					
L ABIS	A43	AREA	NAI	ELF					
VOREPPE	A48	AREA	OXI	TOTAL					
JONCHETS	A5	SAPRR	NAI	TOTAL					
CHIEN BLANC	A6	SAPRR	NAI	TOTAL					
GRAVEYRON	A6	SAPRR	OXI	TOTAL					
MAISON DIEU	A6	SAPRR	NAI	TOTAL					
LES CHERES	A6	SAPRR	OXI	FINA					
ACHERES EST	A6	SAPRR	NAI	ELF					
LA FERTE	A6	SAPRR	NAI	ELF					
BEAUNE MERCEUIL	A6	SAPRR	NAI	ELF					
NEMOURS	A6	SAPRR	NAI	ELF					
DARDILLY	A6	DDE	OXI	ELF					
NAUROUZE	A61	ASF	NAI	TOTAL					
ARZENS	A61	ASF	NAI	TOTAL					
BAZADAIS NORD	A62	ASF	NAI	ELF					
LACQ NORD	A64	ASF	NAI	ELF					
MORNAS LES ADRETS	A7	ASF	NAI	ELF					
CROUSILLES	A7	ASF	NAI	TOTAL					
L'ALLIER DOYET	A71	SAPRR	NAI	FINA					
L'ALLIER SAULZET	A71	SAPRR	NAI	FINA					
SALBRIS OUEST	A71	COFIROUTE	NAI	ELF					
LA LOZAIRE	A75	DDE	OXI	FINA					
L'AVAIL LE COUDRAY	A81	COFIROUTE	NAI	ELF					
TAVEL	A9	ASF	NAI	TOTAL					
VILLEMOLAQUE	A9	ASF	NAI	TOTAL					
FABERGUES SUD	A9	ASF	NAI	ELF					
FABREGUES NORD	A9	ASF	NAI	ELF					

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ**  
**ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ NORGAL**

	Συμμετοχή	Δικαιώματα ικανότητας αποθήκευσης			
		Προπάνιο (P1)	% Προπάνιο (P1)	Butane (P2)	% Butane (P2)
TotalFina	26,40%	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Elf	52,66%	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Vitogaz	20,94%	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Σύνολο	<b>100,00%</b>	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*