

DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 9 de febrero de 2000

por la que una operación de concentración se declara compatible con el mercado común

(Asunto n° COMP/M.1628 - TotalFina/Elf)

Reglamento (CEE) n° 4064/89 del Consejo

(El texto en lengua francesa es el único auténtico)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo y, en particular, su artículo 57,

Visto el Reglamento (CEE) n°4064/89 del Consejo, de 21 de diciembre de 1989, sobre el control de las operaciones de concentración entre empresas¹, cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) n° 1310/97 del Consejo, del 30 de junio de 1997², y, en particular, el apartado 2 de su artículo 8,

Vista la decisión tomada por la Comisión, el 5 de octubre de 1999, de iniciar el procedimiento en el presente asunto,

Después de haber ofrecido a las empresas interesadas la oportunidad de dar a conocer su punto de vista con respecto a las infracciones constatadas por la Comisión,

Visto el dictamen del Comité Consultivo en materia de concentraciones³,

CONSIDERANDO LO SIGUIENTE:

¹ DO L 395 de 30.12.1989, p. 1; DO L 257 de 21.9.1990, p. 13 (rectificativo).

² DO L 180 de 9.7.1997, p. 1; DO L 40 de 13.2.1998, p. 17 (corrección de errores).

³ DO C

1. El 24 de agosto de 1999 la Comisión Europea recibió una notificación, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 4 del Reglamento (CEE) n° 4064/89 del Consejo, de un proyecto de concentración por el cual la empresa TotalFina adquiere, según lo dispuesto en la letra b) del apartado 1 del artículo 3 del Reglamento (CEE) n° 4064/89 del Consejo, el control del conjunto de la empresa Elf Aquitaine mediante una oferta pública de compra anunciada el 5 de julio de 1999.

I. PARTES EN LA OPERACIÓN

2. TotalFina es una sociedad anónima de Derecho francés, que ejerce sus actividades en los ámbitos de la producción de petróleo y gas, el refinado, la distribución de productos derivados del petróleo, la petroquímica y la química de especialidades. Sus actividades se ejercen a escala mundial.
3. Elf Aquitaine es una sociedad anónima de Derecho francés, que ejerce sus actividades en los ámbitos de la producción de petróleo y gas, el refinado, la distribución de productos derivados del petróleo, la petroquímica, la química de especialidades y el sector de la salud. Sus actividades se ejercen a escala mundial.

II. CONCENTRACIÓN

4. La concentración consiste en una oferta pública de intercambio lanzada por TotalFina sobre la totalidad de las acciones de Elf Aquitaine en posesión del público. Por lo tanto, la concentración es una toma de control único, con arreglo a lo dispuesto en la letra b) del apartado 1 del artículo 3 del Reglamento del Consejo.

III. DIMENSIÓN COMUNITARIA

5. Las empresas en cuestión realizan un volumen de negocios total a nivel mundial de más de 5 000 millones de euros⁴ (Total: 34 981 millones; Elf: 32 251). Cada una de ellas realiza un volumen de negocios en la Comunidad superior a 250 millones de euros [...]*, pero ninguna obtiene más de dos tercios de su volumen de negocios en un único y mismo Estado miembro. Así pues, la operación tiene una dimensión comunitaria.

IV. PROCEDIMIENTO

6. El 15 de septiembre de 1999 TotalFina presentó propuestas de compromiso durante la primera fase del procedimiento, con arreglo al artículo 6, por lo que se amplió el plazo legal según las disposiciones del Reglamento. Los compromisos no se consideraron suficientemente precisos ni capaces de eliminar las serias dudas planteadas por la operación notificada.

⁴ Cifra de negocios calculada de conformidad con el apartado 1 del artículo 5 del Reglamento relativo al control de las operaciones de concentración y a la comunicación de la Comisión sobre el cálculo del volumen de negocios (DO C 66 de 2.3.1999, p. 25). Como estas cifras se refieren a volúmenes de negocios relativos a un período anterior al 1.1.1999, se han calculado sobre la base de los tipos de cambio medio del ecu y se han traducido en euros según un cociente de 1:1.

* Determinados pasajes del presente acto han sido modificados con el fin de velar por la no divulgación de información confidencial; dichos pasajes figuran entre corchetes e indicados con un asterisco_.

7. El 18 de octubre de 1999 TotalFina depositó propuestas de compromiso en aplicación del apartado 2 del artículo 8 [...]*.
8. Estas propuestas de compromisos no se juzgaron suficientemente precisas ni capaces de eliminar las serias dudas planteadas por la operación notificada.
9. El 17 de septiembre de 1999 las autoridades francesas presentaron una solicitud de reenvío parcial, en virtud del artículo 9 del Reglamento concentración, referida a algunos mercados, considerados como locales, de servicios de almacenamiento de productos derivados del petróleo terminados, de venta de combustibles en red en las autopistas y de suministro de gas licuado de petróleo (GLP) en bombona a los minoristas. Mediante una decisión del 26 de noviembre de 1999 la Comisión devolvió a las autoridades francesas los aspectos del asunto referentes al almacenamiento secundario en las zonas norte y sur de la región parisiense, Lyon y Port la Nouvelle. No resultó necesario devolver los otros aspectos de la solicitud de reenvío puesto que la comunicación de infracciones se centraba en el almacenamiento de productos derivados del petróleo en las zonas de Nantes, Saint-Nazaire y Le Havre, la venta de combustibles en autopistas y la venta de GLP. Las autoridades francesas retiraron su solicitud de reenvío el 3 de febrero de 2000 para los ámbitos sobre los que la Comisión aún no se había pronunciado.
10. El 26 de noviembre de 1999 se envió una comunicación de infracciones a TotalFina y ésta respondió el 13 de diciembre de 1999, pero sin solicitar audiencia.

V. DEFINICIÓN DE LOS MERCADOS AFECTADOS Y ANÁLISIS DE LA COMPETENCIA

1. INTRODUCCIÓN: REFINADO Y VENTA DE PRODUCTOS REFINADOS

1.1. Demanda

11. El consumo francés de petróleo en 1997 fue de 48,5 Mm³ de gasolina y gasóleo para motores y de 19,5 de Mm³ de fuelóleo doméstico, registrando una subida del orden de un 4,1% para los combustibles, un 3,5% para el fuelóleo y un 5,8% para el GLP.

1.2. Canales de aprovisionamiento y cadena logística

12. Actualmente existen 13 refinerías en Francia y las más importantes se agrupan en dos "centros de refinado", uno en torno al Etang de Berre (Marsella) y otro en el Bajo Sena (Normandía), donde se concentran las más importantes refinerías de Francia. Por otra parte, existe una serie de refinerías aisladas en Dunkerque, Donges (región de Nantes), Grandpuits (región parisina), Feyzin (región de Lyon) y Reichstett (Alsacia). Elf y TotalFina poseen cada una tres refinerías (región parisiense, Lyon y Nantes para Elf y Dunkerque, valle del Sena y Etang de Berre para TotalFina). Shell, Esso y BP/Mobil poseen dos cada una, situadas en el valle del Sena y en Berre. Por último, es necesario añadir la refinería de Reichstett, en Alsacia, en la que Shell posee un 65%, TotalFina un 8% y Elf un 10%.
13. Francia es importadora de productos derivados del petróleo y posee una infraestructura capaz de importar y almacenar volúmenes más importantes que actualmente. En general, los productos importados se compran en el mercado de petroleros del Mar del Norte o del Mediterráneo, sobre la base de cotizaciones de mercado como la Platt's. Francia es importadora neta de gasóleo y exportadora neta de gasolina.

14. Los productos importados se descargan en depósitos denominados "de importación" que, junto con las refinerías, son las fuentes de productos refinados. Normalmente están conectados a medios de transporte a gran escala (en casi todos los casos oleoductos y, en menor medida, trenes y gabarras) que permiten transportar los productos refinados a todo el territorio. Los productos se venden a continuación a partir de depósitos secundarios, de dimensión más modesta que los de importación, que permiten un almacenamiento próximo a los puntos de venta al por menor (estaciones de servicio) hacia los cuales los productos son transportados por camión. Las refinerías y los depósitos de importación sirven también para el suministro local.
15. Existen cuatro sistemas de oleoductos en Francia.
16. El sistema Trapil (propiedad de la sociedad del mismo nombre) es abastecido por las cuatro refinerías del valle del Sena y por los depósitos de importación de Le Havre (controlados por la sociedad Compagnie Industrielle et Maritime - CIM) y Ruán (controlados por la Compagnie Parisienne des Asphaltes - CPA). Además de al propio bajo Sena, abastece a las regiones parisiense y de Orleans, Tours y Caen. Trapil envía también productos refinados al oleoducto Donges-Melun-Metz (DMM), que los transporta al este de Francia.
17. El oleoducto SPMR es abastecido por las cuatro refinerías del Etang de Berre (Esso, BP/Mobil, Shell y TotalFina), por la de Feyzin (Elf, región de Lyon) y por el depósito de importación de Dépôt Pétrolier de Fos (DP Fos). Conecta estas refinerías a la región de Lyon, la Costa Azul y, por su rama alpina, a Suiza.
18. El oleoducto DMM es abastecido por la refinería de Donges (Elf), el depósito de importación de Donges propiedad de SFDM (controlada, a su vez, por Elf; véase apartado 134) y la refinería de Grandpuits. El DMM está conectado a Trapil (Levesville y Champeaux) pero esta conexión no permite enviar productos a la región parisiense (el tráfico de productos refinados se hace de oeste a este). Los puntos de llegada son los depósitos de Le Mans o de Saint-Gervais, la Ferté Allais (SFDM), Grandpuits (refinería Elf) y los depósitos de Châlons-sur-Marne y Saint Baussant (conexión con el oleoducto de la Organisation de la Défense Commune - ODC).
19. El oleoducto ODC pertenece a la OTAN y es administrado por Trapil pero se utiliza poco debido a su configuración antigua. Es posible que la parte del oleoducto que abastece a Estrasburgo sea modernizada en la perspectiva del cierre de la refinería de Reichstett. Con el objetivo de máximo aprovechamiento de la producción de las refinerías de Dunkerque y Normandía, la parte que conecta Dunkerque a Cambrai se benefició de inversiones de modernización (estaciones de bombeo) por parte de TotalFina. La nueva estación de bombeo se encuentra en la refinería de TotalFina de Dunkerque (derecho de uso privativo).
20. Los productos refinados después de su transporte por oleoducto o, en casos más raros, por gabarras o tren, se almacenan en depósitos secundarios a partir de los cuales se suministra a minoristas y consumidores finales.
21. Se entiende por "cadena logística" la sucesión de las distintas etapas de distribución desde la refinería hasta el minorista.

1.3. Venta de productos refinados, por red y al por mayor

22. Para limitar los gastos de transporte por buque, los productos refinados vendidos en Francia provienen generalmente de refinerías francesas. El saldo es exportado o importado por buques de carga de gran capacidad. Los combustibles u otros productos terminados producidos por una refinería se introducen en la red integrada de venta al por menor del productor o se venden al por mayor (también llamado "fuera de la red") a minoristas, comerciantes o grandes clientes finales, o se intercambian también con otros refinadores. Los vendedores al por mayor y al por menor se abastecen en productos refinados preferentemente a escala local en depósitos o refinerías.
23. La Comisión definió, en sus decisiones anteriores, distintos mercados vinculados a los productos refinados al por mayor y al por menor y definió el mercado de la venta al por menor de combustible (gasolina y gasóleo) en general y en autopistas, así como la venta al por menor de fuelóleo doméstico. Aparte de la venta de combustibles en autopistas, la operación no cambiará directamente los datos de la competencia en el mercado al por menor debido a la presión competitiva ejercida por las grandes y medianas superficies que a lo largo de los años han adquirido una cuota de mercado colectiva de alrededor del 50%. TotalFina/Elf tendría, por su parte, una cuota de mercado combinada del [20-30%]*.
24. Sin embargo, una presencia duradera y competitiva en la venta al por menor de productos refinados depende estrechamente, en general, de la existencia de una infraestructura logística para los suministros. Así, las grandes y medianas superficies, que son competidores importantes en la venta al por menor de combustibles, quisieron asegurarse un acceso a los tres elementos de la cadena logística (depósitos de importación, oleoductos y depósitos secundarios) con lo que están en posición de elegir entre dos opciones: solicitar suministros locales a los refinadores (que se encargan, si es necesario, del transporte del producto hasta los depósitos secundarios más próximos a las estaciones servicio de sus clientes), u obtener el producto en el mercado internacional (pasando por un depósito de importación) o en una refinería francesa. En estos dos últimos casos, ellas mismas realizan el transporte por camión (si las estaciones servicio están próximas a la refinería o al depósito de importación) o a través del sistema de oleoductos con un posterior almacenamiento "de proximidad" en los depósitos secundarios. Gracias a esta política, y jugando sobre la competencia entre refinadores, en particular los más importantes, TotalFina y Elf, estas superficies han llegado a desarrollar y mantener su presencia en el mercado de la venta de combustibles al por menor.
25. Sin embargo, la operación notificada no sólo pondrá fin a la rivalidad entre TotalFina y Elf sino que, además, plantea problemas de competencia en cada uno de los niveles logísticos mencionados anteriormente.

2. MERCADOS DE GASOLINA, GASÓLEO Y FUELÓLEO DOMÉSTICO FUERA DE LA RED

2.1. Mercados de referencia

2.1.1. Mercados de productos

26. Se entiende por "mercado fuera de la red" aquel en que se abastecen en combustibles los minoristas (como las grandes y medianas superficies) no integrados y los grandes usuarios finales (sociedades de transporte). Los vendedores de este mercado incluyen a refinadores y comerciantes como Louis Dreyfus o Cargill. En la práctica, los clientes

pueden comprar el producto entregado en el depósito secundario. Así, todos los refinadores tienen contratos de "paso" con terceros en la mayoría de sus depósitos propios y en los que participan. Los clientes pueden también querer comprar el producto en la refinería o en el depósito de importación, para abastecer su red de gasolineras próximas a estas fuentes (en este caso la refinería o el depósito se utilizan como un simple depósito secundario) o porque quieren negociar la compra de grandes cantidades de productos (por ejemplo: importación por barco) que se almacenarán en el depósito de importación. En este último caso, el acceso a la infraestructura de transporte a gran escala a partir del depósito de importación o la refinería y el acceso a los depósitos secundarios se hace imperativo. Se habla entonces de alquiler de capacidad o de tránsito; en algunas de sus instalaciones los refinadores practican el alquiler de capacidad de común acuerdo.

27. La venta fuera de la red de cada uno de los productos refinados (gasolina con plomo y sin plomo, gasóleo para motores y fuelóleo doméstico) constituye un mercado pertinente en sí mismo, distinto de la venta fuera de la red de otros productos que no son mutuamente sustituibles desde el punto de vista de la demanda. No existe tampoco sustitución por el lado de la oferta ya que ello requiere el ajuste de las refinerías, que depende de muchos otros parámetros.
28. No hay por qué distinguir entre ambas categorías de clientes para definir los mercados pertinentes. Si existiera una diferencia de precios entre los facturados a los grandes clientes finales y los facturados a los clientes minoristas, estos últimos aprovecharían el arbitraje para revender a los grandes clientes finales. La diferencia de precios no sería entonces ventajosa para la oferta en el mercado de fuera de la red.
29. Los mercados de fuera de la red tienen una importancia primordial para mantener la competencia en el mercado al por menor ya que la capacidad competitiva de los minoristas no integrados depende de su capacidad para abastecerse en las mismas condiciones que los minoristas integrados.

2.1.2. Mercado geográfico

30. El mercado geográfico de las ventas fuera de la red depende estrechamente de la geografía física de la cadena logística francesa. Debido a las dificultades de infraestructura impuestas por el transporte de productos refinados por oleoducto, el mercado de fuera de la red puede parecer de carácter regional. Los volúmenes de productos terminados comprados en refinería o en depósitos de importación se consumen generalmente cerca de estos depósitos o refinerías o son transportados por el vendedor por oleoducto u otros medios de transporte hacia los depósitos secundarios, que abastecen a la red de gasolineras situada a proximidad. Por lo tanto, los depósitos secundarios son esencialmente puntos de entrega de un producto cuya venta se negocia hasta en un 25% a nivel local y en un 75% a nivel regional o nacional.
31. La infraestructura logística francesa conduce a distinguir seis zonas geográficas distintas para el mercado de fuera de la red:

- (i) zona Meridional (Provenza, Midi-Pirineos), donde los productos son suministrados al 90% por el oleoducto SPMR, que se abastece en las refinerías de Berre-Marsella y mediante importaciones marítimas en Fos⁵;
 - (ii) zona Este, mayoritariamente abastecida por la refinería de Reichstett y por las refinerías TotalFina de Mardyck (Dunkerque) mediante el oleoducto ODC, y Elf de Donges, por el oleoducto DMM o mediante gabarras por el Rin⁶;
 - (iii) zona Septentrional, abastecida mayoritariamente por la refinería TotalFina de Mardyck y el depósito de Féluy (Bélgica), conectado por oleoducto propio a la refinería TotalFina de Amberes, así como por los depósitos de importación del litoral⁷;
 - (iv) zonas de Normandía y París, esencialmente abastecidas por las refinerías del Bajo Sena (TotalFina, Shell, Esso y BP) y distintos depósitos de importación, por el oleoducto TRAPIL/LHP y por la refinería Elf de Grandpuits⁸;
 - (v) zona del gran Oeste y Centro, abastecida desde la refinería Elf de Donges por el oleoducto DMM y por importaciones marítimas desde la costa atlántica⁹;
 - (vi) zona del Ródano-Borgoña, abastecida por la refinería Elf de Feyzin (Lyon) y por el oleoducto SPMR, a partir de las refinerías del Étang de Berre¹⁰.
32. TotalFina considera que la dimensión geográfica del mercado de fuera de la red es nacional porque existirían importantes flujos de productos refinados entre regiones y porque no habría diferencias sensibles de precios entre zonas.
33. Cada punto de aprovisionamiento, refinería o depósito, puede servir a una determinada zona de influencia cuyo tamaño es función de los costes de transporte hasta el destino final. Varias zonas de influencia pueden superponerse desde el punto de vista de la demanda y producir efectos sobre la homogeneidad de las condiciones de competencia. Los mercados geográficos que deben tenerse en cuenta para un análisis de la competencia podrían agrupar varias zonas de influencia parcialmente superpuestas.
34. TotalFina se basó, en particular, en la existencia de flujos de productos entre las zonas para explicar que los mercados en cuestión no podrían ser regionales. La refinería de Reichstett, por ejemplo, ajusta sus precios en función de los precios en las refinerías de Dunkerque, Donges, Feyzin o Fos, habida cuenta de los precios de transporte. Estos flujos son debidos a la existencia de oleoductos que cruzan estas regiones. Ello no permite participar en el mercado en cuestión porque tal participación supone la utilización de depósitos. Pero los solapamientos de las zonas de influencia de los depósitos parecen geográficamente limitados e insuficientes para concluir que un aumento uniforme de los precios en una determinada zona no sería ventajoso debido a que la oferta podría sustituirse con otra procedente de regiones adyacentes. Así, un examen de la geografía de la logística en cada una de las seis zonas deja ver grupos de

⁵ La zona incluye departamentos: 04,05,06,13,83,84,11,30,34,48,66,09,12,31,32,46,65,81,82,2A,2B.

⁶ Incluye los departamentos: 08,10,51,52,54,55,57,88,67,68.

⁷ Incluye los departamentos: 02,60,80,59,62.

⁸ Incluye los departamentos: 14,50,61,27,76,77,78,91,92,93,94,95.

⁹ Departamentos: 22,23,24,29,40,47,35,64,19,23,87,56,16,17,79,86,18,28,36,37,41,45,44,49,53,72,85.

¹⁰ Departamentos: 21,58,71,89,25,39,70,90,01,07,26,38,42,69,73,74,03,15,43,63.

depósitos agrupados a lo largo de los oleoductos y concentrados alrededor de las grandes zonas urbanas. Las zonas de influencia de estos grupos no se superponen y todo indica que el lugar de confrontación de la oferta y la demanda se limita normalmente a un territorio regional que sigue los contornos de las seis zonas determinadas anteriormente.

35. TotalFina explica también que sólo existirían diferencias marginales entre los precios de fuera de la red practicados en cada una de las zonas. Es necesario, sin embargo, destacar que estos precios son la combinación de precios Platt's (cotización de la carga de un buque) con los costes de transporte y almacenamiento. Estos últimos sólo representan una pequeña proporción del precio Platt's, lo que explica las escasas diferencias de una zona a otra, aunque existan dos precios Platt's para los productos refinados: el de Mar del Norte y el del Mediterráneo. Del mismo modo, la propia TotalFina practica precios internos para fuera de la red según cuatro regiones, que se definen con arreglo a los centros de refinado franceses.
36. Por lo tanto, existen indicios según los cuales el mercado geográfico sería de dimensión regional aunque no puede excluirse que pueda ser de amplitud nacional. Según los datos recogidos por la Comisión, la mayor parte de las compras en el mercado de fuera de la red se realiza en refinerías o depósitos de importación (75%) y los principales protagonistas de este mercado tienen presencia nacional. Las grandes y medianas superficies convocan concursos a nivel nacional para volúmenes de productos refinados que deben ser suministrados en puntos determinados del territorio. Es corriente que los refinadores presenten diariamente ofertas a dichas superficies basándose en los precios calculados con referencia a la cotización Platt's (cotización de los productos refinados en el mercado internacional) a la cual se añaden, según los puntos de entrega, los gastos de transporte y un margen para el refinador.
37. Sin embargo, la definición del mercado geográfico pertinente puede dejarse abierta porque no modifica el análisis de la competencia.

2.1.3. Parte sustancial del mercado común

38. Cada una de las seis zonas mencionadas anteriormente, debido a su dimensión geográfica y la naturaleza de los productos en cuestión, parcialmente importados, constituye una parte sustancial del mercado común.

2.2. Valoración

2.2.1. Estado actual de la competencia

39. Como se constata en la descripción de las seis zonas regionales mencionadas, TotalFina y Elf tienen posiciones simétricas y complementarias en el mercado francés. El equilibrio de esta relación favoreció una rivalidad entre ambos grupos que fue el motor de la competencia en los mercados franceses de combustibles.
40. Según TotalFina, esta empresa y Elf, conjuntamente, representan un [45-55%]* de la gasolina disponible en el mercado fuera de red de la gasolina, un mercado tradicionalmente exportador, y un [45-55%]* del gasóleo, mercado tradicionalmente importador. El cuadro siguiente proporciona estimaciones de las cuotas de mercado calculadas por la Comisión sobre la base de la información recogida en su investigación del mercado.

Mercado nacional:	TotalFina	Elf	Combinado	Refinador A	Refinador B	Refinador C	Otros
Gasolina fuera de la red	[30-40%]*	[25-35%]*	[50-60%]*	[10-20%]*	[10-20%]*	[10-20%]*	< 5%
Gasóleo fuera de la red	[35-45%]*	[15-25%]*	[45-55%]*	[10-20%]*	[10-20%]*	[10-20%]*	< 5%
Fuelóleo doméstico fuera red	[25-35%]*	[15-25%]*	[45-55%]*	[10-20%]*	[10-20%]*	[10-20%]*	< 5%

Fuente: Formulario CO y respuestas a los cuestionarios de la Comisión.

41. Por lo que respecta a la demanda, los mercados de fuera de la red para los combustibles se caracterizan por la aparición, durante los quince últimos años, de las grandes y medianas superficies, aunque están aún poco presentes en los mercados al por menor de fuelóleo doméstico y GLP. Una de las razones indicadas a la Comisión es que, hasta ahora, Elf y TotalFina habrían proporcionado cantidades muy limitadas de ambos productos a dichas superficies. En el aspecto de la demanda hay que citar a otros minoristas independientes como Bolloré, Dyneff o Avia (Thévenin-Ducrot y Picoty). Bolloré está presente en todos los mercados fuera de la red y en la venta al por menor de fuelóleo doméstico. Dyneff posee una red de gasolineras en la parte meridional de Francia y Avia es una marca común que agrupa a una serie de minoristas europeos independientes.

2.2.2. Efectos de la concentración

42. El proyecto de adquisición de Elf por TotalFina cuestiona cada uno de los elementos que permitan tener un mercado fuera de la red (y, en consecuencia, un mercado al por menor) competitivo. La fusión permitirá a TotalFina/Elf controlar cada uno de los eslabones de la cadena logística de distribución de combustibles y, al eliminar la rivalidad entre ambos refinadores, convertirá a la nueva entidad en paso obligatorio para todos los demás intervinientes en los mercados de fuera de la red (competidores, refinadores, clientes y minoristas). La combinación de esta posición en el refinado y la presencia determinante en la logística de distribución creará estrangulamientos que harán más difícil o costoso el acceso al producto para los operadores no integrados, como las grandes y medianas superficies o los independientes.

Análisis de la oferta

- Control de las fuentes de suministro

43. Tras la fusión, TotalFina/Elf controlará un [45-55%]* de la capacidad de refinado francesa.

Capacidades de refinado en Francia

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

Fuente: TotalFina

44. TotalFina/Elf controlará también un [50-60%]* (en capacidad) de los depósitos de importación. Esta cifra es una infravaloración del control real de TotalFina porque presupone que el depósito de Frontignan (de una capacidad teórica importante), controlado por BP, ejerce una competencia efectiva en el mercado aunque la investigación del mercado realizada por la Comisión conduce a poner en duda su viabilidad ya que, como lo constató la autoridad francesa encargada de la competencia, la tasa de rotación de Frontignan es muy baja y no se considera competitiva. [...]*. Al eliminar Frontignan, el total de la capacidad controlada por TotalFina/Elf pasaría al [55-65%]*. El cálculo de estos porcentajes incluye las capacidades de los depósitos en los cuales TotalFina/Elf tendrá un control único o conjunto.

45. Las capacidades controladas por TotalFina/Elf en fuentes de suministro (refinerías y depósitos de importación) por región dan las cifras siguientes. Los porcentajes representan la parte de TotalFina/Elf en cada una de las fuentes de suministro; para cada región se tienen en cuenta las capacidades totales de las refinerías.

[...]*

	Norte	Normandía Región París	Gran Oeste Centro	Este	Sur	Ródano Borgoña
Refinerías del Bajo Sena Refinerías Étang de Berre Donges Mardyck Reichstett Grandpuits Feysin						
Refinerías						
Depósitos de importación						

Fuente: Formulario CO

46. De los 20 depósitos de importación del territorio francés, sólo 7 serán controlados por terceros: CPA Dunkerque (Norte), CPA Rouen (París), CPA StockBrest (Gran Oeste-Centro), Picoty La Pallice (Gran Oeste-Centro), Shell Pauillac (Gran Oeste-Centro), EPG Ambès (Gran Oeste-Centro) y Mobil Frontignan (Sur).
47. Sin embargo, conviene precisar que TotalFina/Elf tendrá una minoría de bloqueo del 38% en CPA y derechos prioritarios sobre las capacidades de almacenamiento. Por otra parte, Shell Pauillac es una terminal de descarga de barcos y de almacenamiento intermedio no equipada de instalaciones de cargamento de camiones. Los productos se expiden a DPA Ambès (depósito controlado por TotalFina/Elf) donde se efectúan las operaciones de carga de los camiones. Además, EPG Ambès sufre problemas estructurales (el tamaño del depósito es insuficiente para responder a la demanda y está mal situado). Por lo que se refiere a la región de Alsacia, parece conveniente destacar que los depósitos de importación tienen en realidad, en esta región, una función de depósitos "costeros" o secundarios porque sólo pueden recibir pequeñas gabarras que dependen de los avatares de la navegación por el Rin. Sólo el depósito de Picoty en La Pallice estaría en condiciones de ejercer una presión competitiva independiente para importar productos refinados, pero recientemente TotalFina celebró un acuerdo de alquiler [...] en este depósito [...].
48. Por razones de normativa medioambiental y económicas, la construcción de nuevos depósitos de importación es prácticamente imposible. La ampliación de un depósito de importación es posible para ajustar su capacidad a las necesidades de la zona, pero ello no remedia la saturación de estos depósitos. La capacidad efectiva de los mismos depende del grado de utilización del muelle (se considera que un depósito de importación está saturado cuando su muelle se utiliza más del 50% del tiempo). Por lo tanto, la situación actual va probablemente a seguir siendo la misma en el futuro.
49. Los competidores de TotalFina/Elf poseen una proporción de depósitos de importación bastante pequeña debido a su presencia minoritaria en una serie de depósitos de importación.

50. En su respuesta a la comunicación de infracciones, TotalFina explica que seguirán existiendo, a través de los otros refinadores presentes en Francia o de las capacidades de los depósitos de importación independientes del nuevo grupo, disponibilidades de productos muy importantes que permitirían cubrir la totalidad de las necesidades de la clientela del mercado de fuera de la red. Esto no haría beneficioso el ejercicio de un poder de mercado por parte de TotalFina/Elf.
51. La Comisión constata que los cálculos efectuados por TotalFina presentan tres importantes errores de análisis. En primer lugar, el cálculo sobrestima las capacidades de importación de productos refinados suponiendo un flujo de productos en los depósitos de importación que es superior a lo que es físicamente posible. La Comisión contesta que esta rotación pueda alcanzar los niveles teóricos (10 rotaciones) tal como indican las partes porque la mayoría de los depósitos de importación rotan actualmente entre [...] veces al año (a excepción de los de Estrasburgo/Mulhouse que rotan [...]) y no pueden superar un aumento del [...] (algunos depósitos como [...] se consideran, por otra parte, prácticamente saturados). Resulta de lo que precede que la rotación no alcanzará el nivel teórico en el cual TotalFina basó sus cálculos.
52. Además se trata de medias para el conjunto de los productos (sin plomo 95, sin plomo 98, gasóleo y fuelóleo doméstico) vendidos en los mercados de fuera de la red. Sin embargo, el mercado francés es estructuralmente importador de gasóleo y fuelóleo doméstico (los "destilados") pero estructuralmente exportador de gasolina.
53. Por último, al utilizar la hipótesis de una definición regional de los mercados, se trata de medias para el conjunto del territorio francés y las situaciones varían de una región a otra.
54. Prescindiendo de lo que precede, es difícil ver cómo la disponibilidad de tales volúmenes de importación impediría a TotalFina/Elf actuar independientemente en el mercado. Aunque una terminal de importación pudiese recibir cuatro veces más productos que actualmente, sigue sin saberse qué región podría ser abastecida por dicho depósito. Si la terminal no está conectada a un oleoducto u otro medio de transporte de gran capacidad, la región abastecida estaría limitada a un radio máximo de 150 km.
55. Después de una corrección de las capacidades efectivas de los depósitos de importación, la cobertura de la demanda francesa en los mercados de fuera de la red por los refinadores competidores y por los depósitos de importación independientes cae hasta el 50-60%. Así pues, TotalFina/Elf sería un socio inevitable para abastecer del 40 al 50% del mercado francés mientras que actualmente suministra un 50-55%. Si TotalFina/Elf aumentara sus precios correría el riesgo de perder una quinta parte de sus ventas fuera de la red (por otra parte, la pérdida de volumen de negocios podría ser compensada con un aumento de los márgenes). Pero los rivales no integrados en el mercado al por menor verían aumentar necesariamente sus costes de suministro, lo que supondría aumentar la competitividad al por menor de los refinadores.

- Control de la cadena logística

Oleoductos

56. TotalFina/Elf controlará la gestión de tres oleoductos importantes que sirven el territorio francés (Trapil, DMM y SPMR). Además, será el principal usuario del ODC-Nord, que conecta el Norte con el Este de Francia, donde posee instalaciones de bombeo propias y controla el acceso de los depósitos de importación a este oleoducto (refinería Total de Dunkerque). La entidad fusionada controlará también el único depósito situado en Estrasburgo, que tendrá directamente acceso¹¹ al ODC-Sud (Mediterráneo-Estrasburgo).
57. El control de los oleoductos permite el control indirecto de todas las instalaciones de almacenamiento abastecidas por oleoducto tanto en términos de calidad de la prestación (contingentación, gestión de prioridades, transporte de productos específicos) como de confidencialidad de los intercambios comerciales entre operadores. Además esto proporciona información importante sobre la actividad comercial de los competidores (tráfico) en los mercados de fuera de la red.
58. Por otra parte, las tarifas de algunos de estos oleoductos favorecen a los usuarios importantes mediante un mecanismo de descuento según las cantidades transportadas. Además, en caso de saturación, las cantidades se asignan en función de la utilización pasada, lo que refuerza las posiciones adquiridas.
59. TotalFina explica que sus participaciones importantes en los tres principales oleoductos franceses no le permitirán ejercer un poder de mercado. Habida cuenta del estatuto de los oleoductos franceses, la propiedad de los activos no sería una garantía de utilización privilegiada. Las tarifas serían públicas, transparentes y no discriminatorias. Además, sus operadores actuarían bajo el control de comisarios gubernativos presentes en los consejos de administración de estos tres oleoductos.
60. La existencia de una normativa nacional destinada a garantizar que se utiliza una infraestructura de importancia estratégica de acuerdo con el interés público no libera a la Comisión de su deber de evitar, sobre la base del Derecho comunitario, la creación de una posición dominante. Y tanto más en la medida en que la normativa es de carácter general y no tiene por objeto garantizar específicamente el respeto de las normas de competencia.
61. Estas consideraciones se aplican al control ejercido por los comisarios gubernativos franceses. Este control no se centra en el Derecho de la competencia ni consiste en un control puro y simple de los precios y cantidades. Así pues, podría dejar suficiente margen de maniobra a los operadores de oleoductos para ejercer un poder de mercado. Además, las decisiones tomadas por las sociedades que administran los oleoductos y que podrían tener un efecto negativo sobre la competencia en el mercado fuera de la red o en el mercado de transporte por oleoducto de productos refinados no se toman necesariamente en los consejos de administración.

¹¹ La conexión de los otros depósitos de Estrasburgo al ODC-Sud parece técnicamente posible pero supone que TotalFina concede un derecho de paso sobre un terreno que le pertenece.

62. Se puede hacer referencia aquí al dictamen del Consejo de la Competencia francés¹² tras el recurso de Trapil contra el nombramiento de SFDM como gestor de DMM. En este dictamen, el Consejo no se basó en la normativa en cuestión ni en la presencia de comisarios gubernativos para excluir el riesgo de aparición de un problema de competencia. La Comisión considera que ella tampoco podría basarse solamente en la presencia de comisarios gubernativos para excluir la creación o el refuerzo de una posición dominante.
63. Según terceras partes consultadas por la Comisión, la normativa que encuadra las acciones de los gestores de oleoductos no presenta suficientes garantías sobre tarifas y utilización de las capacidades. En cada uno de estos sistemas de oleoductos, el accionista de control será TotalFina/Elf, que será, con gran diferencia, el principal cliente y usuario. Según algunos clientes, TotalFina/Elf podría utilizar estos oleoductos como un arma económica para desestabilizarlos en sus actividades al por menor. Tal desestabilización podría traducirse fácilmente en una decisión de subida de precios para fuera de la red, a la cual no podrían oponerse los clientes.

Depósitos secundarios

64. Por lo que se refiere a la logística de almacenamiento, TotalFina/Elf tendrá participaciones significativas en una gran mayoría de los depósitos de importación franceses y en una mayoría de los depósitos clave que abastecen el territorio. La entidad fusionada tendrá también el control de gran parte de los depósitos secundarios interiores [45-55%]* y costeros [40-50%]*.

	Norte	Normandía Región Parisiense	Gran Oeste Centro	Este	Sur	Ródano Borgoña
Depósitos secundarios y costeros	[70-80%]*	[35-45%]*	[45-55%]*	[45-55%]*	[45-55%]*	[35-45%]*
Trapil	-	Control	Control	Control	-	-
ODC	-	-	-	Principal usuario	-	-
SPMR	-	-	-	-	Control	Control
DMM	-	Control	Control	Control	-	-

65. El cálculo de las cuotas de capacidad de los depósitos secundarios controladas por TotalFina/Elf incluye los depósitos secundarios interiores, los "costeros" y los de importación no conectados a medios de transporte de gran capacidad. En cambio, los depósitos que sólo tienen una función de tampón para controlar el flujo de un oleoducto, como los situados en Vienne, se excluyeron del cálculo.
66. En el Norte, Total se comprometió, en el marco del procedimiento Total/Fina, a ceder participaciones en dos depósitos (DPC St Pol. y EP Valenciennes) correspondientes a los flujos comerciales de Fina en la región. La adición de Elf, que posee el resto de EP Valenciennes, anula los efectos de los remedios aceptados por la Comisión en el asunto Total/PetroFina. El nuevo conjunto controlará también el depósito de Féloy en Bélgica,

¹² Dictamen de 28.9.1993 del Consejo de la Competencia.

que está unido por oleoducto a la refinería TotalFina de Amberes. Según los resultados de la investigación efectuada por la Comisión y de las informaciones recogidas en la notificación, se constata que las partes controlarán alrededor del [70-80%]* de la capacidad de almacenamiento bajo control directo.

67. En el corredor formado por Le Havre, el valle del Sena y París, TotalFina y Elf serán accionistas en 10 depósitos de la región parisienne, en la que hay 15. Los depósitos más importantes son Fina Nanterre y Elf Antar Gennevilliers, situados en el norte de París y CIM Grigny (controlado por Elf), en el sur de París. La clientela de estos depósitos está constituida por marcas de la gran distribución y empresas de distribución de fuelóleo doméstico. Estos depósitos tienen capacidades de almacenamiento equilibradas en gasolina y gasóleo o fuelóleo doméstico, lo que permite a los distribuidores independientes utilizar camiones multiproducto. Actualmente no existe posibilidad de alquiler en un depósito en el que TotalFina/Elf no serían mayoritarios. Los depósitos que no pertenecen a TotalFina y Elf no permiten el acceso a terceros o no pueden ofrecer la flexibilidad necesaria, a falta de volumen disponible suficiente. El nuevo conjunto dispondrá de cerca de un [35-45%]* de las capacidades de almacenamiento secundario bajo control directo en la región Normandía-París.
68. En la región del Gran Oeste-Centro (Bretaña, Nantes, Tours, Orleans), el nuevo conjunto controlará el depósito de Vern. Esta extensión de la refinería de Donges permite a Elf tener una fuerte influencia sobre la región nantesa y la parte central de Bretaña. Las expediciones por vía marítima permiten a Elf abastecer los depósitos de Brest, La Rochelle y Burdeos. Las zonas de Le Mans y Lorient corren el riesgo, después de la concentración, de ser monopolizadas. En Orleans, TotalFina/Elf controlará un depósito (EPS) y tendrá una participación (con Shell y Esso) en un segundo. En Tours, la nueva entidad tendrá una fuerte presencia en dos de los tres depósitos situados en St. Pierre des Corps, dado que el tercero está saturado (CCMP). El nuevo conjunto controlará alrededor de un [45-55%]* de la capacidad de almacenamiento secundario.
69. En el Sur y el Sudoeste (Midi-Pirineos), el nuevo conjunto controlará la mayoría de los depósitos secundarios, especialmente dos de los tres de Toulouse. En esta región los depósitos están a menudo saturadísimos por la actividad de los accionistas (como, por ejemplo, EPPA Puget en Argens) o regularmente en ruptura de existencias debido a los problemas de explotación de SPMR. El nuevo conjunto dispondrá de cerca de un [45-55%]* de la capacidad de almacenamiento secundario bajo control directo en la región Meridional.
70. En la región de Lyon, el nuevo conjunto controlaría el mayor depósito de Lyon (EPL), que tiene la ventaja de ser el único con muelle fluvial que le permite recibir gabarras procedentes de Elf Feyzin. Este depósito, en el cual Elf es predominante, es el que pone más capacidad a disposición de terceros en la región, junto con el de Saint Priest. En la medida en que TotalFina será el accionista mayoritario de EPL, es razonable pensar que el depósito estará mucho menos abierto, de acuerdo con la política seguida hasta ahora por TotalFina de cierre de sus depósitos a terceros. El depósito de Saint-Priest (CPA), en el que TotalFina/Elf tendrá una participación significativa, es el más solicitado de la región y puede darse como saturado a pesar de la extensión de su capacidad (tiene la rotación más importante de Francia) debido a los límites en la infraestructura de recepción y cargamento de camiones. Los 4 depósitos de Vienne (Shell, Esso, TotalFina y SPMR) no pueden sustituir a EPL o St Priest debido a la falta de instalaciones de cargamento de camiones. Estos depósitos son, en realidad, terminales de suministro de SPMR. Otros depósitos (como BP Clermont) son demasiado pequeños para satisfacer la

demanda creciente o se dedican a un único producto, lo que no permite a los distribuidores independientes utilizar camiones multiproducto para abastecer sus punto de venta. Por su posición en EPL (único depósito con una capacidad importante y disponibilidad), TotalFina/Elf podría estar en condiciones de hacerse con el crecimiento futuro del mercado fuera de red en Lyon, [...]*. El nuevo conjunto dispondrá de cerca del [35-45%]* de la capacidad de almacenamiento secundario bajo control directo en la región de Ródano-Borgoña.

71. En la región de Estrasburgo, la entidad combinada controlará uno de los tres depósitos de importación (GPS) y tendría participaciones en uno de los dos otros (SES). Además existe un estrangulamiento en la conexión SES al oleoducto ODC, que sólo puede hacerse a través del depósito GPS, que será controlado por TotalFina/Elf. El nuevo conjunto controlará un [45-55%]* de la capacidad de almacenamiento en la región Este.
72. Con algunas excepciones, una de las características del sector petrolero en Francia es que existe poca logística que no esté controlada por empresas petroleras integradas (y es poco probable que nuevos depósitos sean construidos en el futuro debido a restricciones medioambientales y al crecimiento de las zonas urbanas, que tenderán más bien a suponer cierres de instalaciones existentes (por ejemplo, en la región de París).
73. Al contrario de otros países de la Comunidad (como Alemania o el Reino Unido), la presencia de almacenistas profesionales es muy escasa en Francia y operadores como Oiltanking o VOPAK tienen una posición modesta. Por su parte, VTG se retiró del mercado. El único almacenista en expansión sería CPA, del que el 38,8% del capital pasará, después de la fusión, bajo control de TotalFina/Elf, que podría así limitar todo desarrollo futuro de la empresa. [...]*. Así pues, la libertad de movimientos de CPA es limitada.
74. En resumen, TotalFina/Elf tendrá un control importante sobre la importación y el transporte y, en consecuencia, sobre el suministro de productos refinados en la totalidad del territorio francés.

- Los refinadores de la competencia dependerán también de la logística de TotalFina/Elf

75. Las posiciones de mercado de los afectados en el mercado¹³ después de la concentración serán las siguientes, en función de su distribución en las seis regiones mencionadas:

[...]*

Posición fuera de red por producto y región					
1998	TFE	Competidor A	Competidor B	Competidor C	Otros
Sud					
Gasolina	[30-40%]	20% - 30%	10% - 15%	20% - 30%	5 - 10%
Gasóleo	[25-35%]	15% - 20%	10% - 15%	30% - 40%	10% - 15%
Fuelóleo de calefacción	[25-35%]	20% - 30%	5 - 10%	20% - 30%	5 - 10%
Grand Ouest - Centre					
Gasolina	[75-85%]	5 - 10%	10% - 15%	< 5%	< 5%
Gasóleo	[70-80%]	10% - 15%	10% - 15%	< 5%	< 5%
Fuelóleo de calefacción	[40-50%]	20% - 30%	15% - 20%	5 - 10%	< 5%
Normandie - Région Parisienne					
Gasolina	[40-50%]	15% - 20%	15% - 20%	20% - 30%	< 5%
Gasóleo	[40-50%]	10% - 15%	15% - 20%	20% - 30%	< 5%
Fuelóleo de calefacción	[30-40%]	20% - 30%	15% - 20%	20% - 30%	< 5%
Nord					
Gasolina	[85-95%]	< 5%	< 5%	< 5%	< 5%
Gasóleo	[80-90%]	< 5%	< 5%	5 - 10%	< 5%
Fuelóleo de calefacción	[70-80%]	5 - 10%	< 5%	10% - 15%	< 5%
Est - Alsace - Lorraine					
Gasolina	[40-50%]	< 5%	30% - 40%	10% - 15%	< 5%
Gasóleo	[40-50%]	5 - 10%	30% - 40%	10% - 15%	< 5%
Fuelóleo de calefacción	[50-60%]	15% - 20%	15% - 20%	5 - 10%	< 5%
Rhône - Auvergne - Bourgogne					
Gasolina	[70-80%]	5 - 10%	10% - 15%	< 5%	< 5%
Gasóleo	[70-80%]	15% - 20%	10% - 15%	< 5%	< 5%
Fuelóleo de calefacción	[40-50%]	30% - 40%	15% - 20%	< 5%	< 5%

Fuente: respuestas a los cuestionarios de la Comisión.

76. Los refinadores de la competencia no podrían aprovecharse de un deslizamiento de la demanda en su favor como reacción a un aumento de los precios fuera de la red iniciado por TotalFina/Elf ya que no poseen suficientes depósitos secundarios para abastecer al conjunto del territorio. Además, para poder distribuir su producción, deben pasar por los oleoductos Trapil, DMM y SPMR, que serán controlados por TotalFina/Elf.

77. TotalFina llamó la atención de la Comisión sobre el hecho de que la proporción de productos resultantes de las refinerías de sus competidores en Francia y vendidos en el mercado al por menor por estos mismos competidores es mayor que la proporción de productos refinados por TotalFina y Elf destinados a las redes de estaciones de servicio de ambos operadores. Así pues, los otros refinadores reservan principalmente el número

¹³ Las cuotas de mercado de TotalFina/Elf para el fuelóleo doméstico están subestimadas ya que no incluyen el porcentaje de fuelóleo vendido por Elf a sus filiales.

limitado de depósitos que controlan para su uso propio y sólo disponen, en estos depósitos, de capacidades limitadas para poner, eventualmente, a disposición de otros usuarios.

78. Los refinadores competidores indican que en caso de aumento de los precios por TotalFina/Elf podrían ofrecer volúmenes suplementarios en algunas zonas donde tienen recursos excedentarios como a partir del Bajo Sena y Berre-Marsella. En las otras regiones son deficitarios en una o más categorías de productos (gasolina o destilados) y no están en condiciones de proponer recursos, excepto la compra a refinadores competidores o por medio del mercado de buques de carga (en el Noroeste de Europa y el Mediterráneo).
79. Ahora bien, la capacidad de importar volúmenes suplementarios depende de la infraestructura de recepción y, en este punto, los refinadores competidores indican que las capacidades de almacenamiento serán menores, excepto en los depósitos donde conviven con TotalFina y Elf. Habida cuenta de que los refinadores competidores sólo tienen participaciones minoritarias, nada les garantiza que tendrán capacidades suplementarias. En la medida en que, por ejemplo, Exxon posee conjuntamente con TotalFina y Elf 23 de sus 25 depósitos en Francia, la respuesta de Exxon podría ser diferente si TotalFina y Elf decidieran una racionalización importante de los medios.
80. TotalFina explica que encabezó el movimiento de apertura de las capacidades logísticas a los minoristas no refinadores. Si ello fuera así, la desaparición de la rivalidad entre TotalFina y Elf eliminará un incentivo para mantener la apertura del sistema logístico. En muchos casos, varios refinadores tienen depósitos en copropiedad (denominados "comunitarios"), incluidos TotalFina y Elf, que tienen entonces su aprobación para abrir el acceso a terceros. Mientras estos dos operadores compiten, tienen interés en aceptar el acceso de terceros (en particular, las grandes y medianas superficies) a los depósitos que cada uno de ellos comparte con otros refinadores. En caso de denegación de acceso a un depósito con participación de uno de ellos (por ejemplo, TotalFina), una grande o mediana superficie podrá dirigirse al depósito competidor con participación del otro (por ejemplo, Elf), asegurando así, en cualquier caso, el suministro de su red de estaciones de servicio. Tal incentivo desaparece si TotalFina/Elf ya no tienen una competencia suficientemente sustancial de otros depósitos. TotalFina y Elf son los únicos protagonistas que disponen de una red de almacenamiento con sobrecapacidad de producción. En cualquier caso, TotalFina sólo admite una apertura muy limitada de sus depósitos.
81. En su respuesta a la comunicación de infracciones, Elf indica que la Comisión no tuvo en cuenta el grado de apertura de los depósitos de importación propiedad de los refinadores competidores. Estos refinadores tienen contratos de paso con terceros en la mayoría de sus depósitos pero se trata principalmente de capacidades alquiladas a sociedades que compran sus productos y esto no tiene un impacto en el nivel de competencia en el mercado de fuera de la red.
82. Por último, abrir los depósitos sólo tiene sentido si los oleoductos que los abastecen son también accesibles en condiciones de mercado, lo que no sería el caso puesto que, tras la fusión, TotalFina/Elf controlaría el conjunto de estos oleoductos.
83. El interés de los refinadores competidores no es, en estas condiciones, desencadenar una confrontación con TotalFina/Elf al no acatar un aumento de precios. Al contrario, un comportamiento racional de su parte consistiría en adherirse a la política de subida de

precios en el mercado de fuera de la red o de exclusión de los minoristas no integrados que seguiría TotalFina/Elf.

- Conclusión: un punto de paso inevitable

84. Las refinerías de TotalFina/Elf estarán situadas en cada una de las seis grandes zonas definidas y le permitirán abastecer al conjunto del territorio francés por sus propios medios.
85. En cambio, los competidores refinadores no tienen cobertura nacional. BP/Mobil, Esso y Shell sólo disponen de refinerías en el valle del Sena y en el Étang de Berre. El análisis pone de manifiesto que los intercambios efectuados con las otras empresas petroleras integradas, y en primer lugar, con TotalFina y Elf, se elevan a alrededor del [...] de sus suministros, con un porcentaje mayor en la región Septentrional [...]*. La refinería Elf de Donges (cerca de Nantes), que es el único centro de refinado entre el sur del Sena y la frontera española, abastece a una parte importante de las redes de estaciones de servicio de los otros refinadores en esta extensa región. Si BP/Mobil, Esso y Shell quieren seguir abasteciendo a su red en toda Francia, deberán, inevitablemente, recurrir a TotalFina/Elf para importar productos refinados, para transportarlos o también para obtenerlos en las refinerías.
86. Por otra parte, TotalFina/Elf, convertido en autosuficiente en el conjunto del territorio, estará en posición de poner fin a los acuerdos de intercambio con los otros refinadores o imponer sus condiciones. Tal desequilibrio entre refinadores, al disponer sólo uno de ellos (además de una fuerte posición en los depósitos de importación) de centros de producción en el conjunto del territorio, puede afectar seriamente a la competencia en un sector donde, debido a los costes de transporte y a la homogeneidad del producto, los intercambios entre productores son una práctica extendida. Esta situación podría conducir a un aumento sensible de la cuota de TotalFina/Elf en el mercado de fuera de la red.
87. Además, en el supuesto de que TotalFina/Elf intercambiase menos productos por "swaps", ello incrementaría en algunas regiones las capacidades disponibles de los otros refinadores. Ahora bien, los refinadores competidores tienen una logística adaptada a sus necesidades y no poseen en general capacidad logística para vender en Francia. Contrariamente, TotalFina/Elf, debido a su cobertura logística nacional, será capaz de vender sus productos anteriormente intercambiados con otros refinadores en las zonas donde la nueva entidad no está ya en posición de demandante de intercambios como, por ejemplo, en el sur de la fachada atlántica o al oeste de la costa mediterránea.
88. TotalFina explicó que poner fin a acuerdos de intercambio con los otros refinadores presentes en el territorio francés le expondría a riesgos de represalias en el territorio de otros Estados miembros. Es necesario, sin embargo, tener en cuenta que TotalFina/Elf sería el primer refinador europeo y dispondría de refinerías en el Reino Unido, Alemania, los Países Bajos, Bélgica y España. Ningún otro refinador estará en condiciones de ejercer una presión sobre TotalFina/Elf en los otros países, al no tener en ninguna parte una posición suficientemente dominante. Ni Exxon/Mobil, ni BP, ni Shell poseen una posición preponderante en un mercado nacional, tal como será el caso de TotalFina/Elf. Estos refinadores no tendrían el poder de mercado necesario para ejercer represalias contra TotalFina/Elf. Sólo un comportamiento idéntico de los otros refinadores podría ser eficaz, pero los intereses y posiciones de mercado en los otros Estados miembros varían y, en consecuencia, esto es muy improbable. Por otra parte,

dado que algunos refinadores presentes en Europa no operan en Francia (como Texaco, Conoco o Philips), la nueva entidad TotalFina/Elf tiene garantizado poder abastecerse en Europa cualquiera que sea su comportamiento en Francia.

89. En el mercado al por menor, los otros refinadores tienen intereses convergentes con los de TotalFina/Elf frente a las grandes y medianas superficies, que ejercen una fuerte presión competitiva sobre los refinadores y se benefician de una menor estructura de costes. Una igualación de los precios fuera red practicados por los otros refinadores con un aumento iniciado por TotalFina/Elf no podría ser contrapesado recurriendo, por parte de las grandes y medianas superficies y otros independientes, a importaciones y proporcionaría, además, beneficios al conjunto de los refinadores en ambos mercados.
90. La vulnerabilidad de los otros refinadores, la posibilidad de una respuesta efectiva fuera de Francia y la existencia de un interés convergente en aumentar los márgenes fuera de la red y en la venta al por menor hacen que el comportamiento racional de su parte sea seguir a TotalFina/Elf.

Análisis de la demanda: insuficiente presión

91. Resulta de lo que precede que en el caso de un aumento de los precios por parte de TotalFina/Elf, como se indicó más arriba, los otros refinadores tendrían interés en adaptarse a tal aumento. Los competidores refinadores están mejor protegidos que sus competidores al por menor, las grandes y medianas superficies para los combustibles y los independientes para la venta de fuelóleo doméstico, contra una explotación abusiva de la fuerte posición de mercado de TotalFina/Elf (por ejemplo, aumento de los precios de los productos refinados fuera de la red) debido a su integración vertical. Un aumento de los precios fuera de la red sólo tendría un impacto limitado en sus costes mientras que aumentaría los de los competidores no integrados. Los minoristas no integrados sólo tienen un acceso parcial a la cadena logística. Algunos poseen participaciones en depósitos (como Carfuel y Distriservice) y otros no (como Siplec y Petrovex). Sin embargo, incluso los que adquirieron participaciones en depósitos sólo lo hicieron en algunas zonas y generalmente en depósitos en los cuales TotalFina/Elf conserva una posición de control.
92. Queda por examinar si la potencia de compra de los minoristas independientes (como las grandes y medianas superficies) podría impedir tal aumento de precios. Para ello sería necesario que estos últimos recurrieran a importaciones directamente por compras en el mercado de petroleros o a través de comerciantes internacionales. No obstante, las grandes y medianas superficies sólo están integradas parcialmente en la cadena logística y no poseen suficiente capacidad de almacenamiento en depósitos de importación y ninguna participación en los oleoductos para poder distribuir su producción.
93. Las grandes y medianas superficies son a la vez clientes y competidores de los refinadores. En 1998 se abastecieron en un [...] recurriendo a sociedades de refinado y, para el resto, a comerciantes internacionales (Cargill, Dreyfus Energie, MVW, Société Générale Energie, Lagerhauser, Bolloré, etc). Pero TotalFina/Elf estará en condiciones de limitar el acceso de los comerciantes internacionales a las infraestructuras que controla.

94. Como se explicó más arriba, solamente el depósito de Picoty La Pallice escapa actualmente a la influencia de TotalFina/Elf. Pero como tiene una capacidad de 213 500 m³, que está siendo plenamente utilizada, incluso adjudicándole, teóricamente, una rotación de 10, los volúmenes importados no podrían bastar para hacer no ventajoso un aumento de precios de fuera de la red de TotalFina/Elf. Y más en la medida en que este depósito sólo es capaz de abastecer en productos importados a una pequeña parte de la zona Gran Oeste-Centro y a ninguna de las cinco restantes.
95. Aunque para las necesidades del análisis se suponía que CPA podía administrar libremente sus depósitos de importación, es poco probable que un aumento de precios de TotalFina/Elf en cualquiera de las seis zonas podría no ser rentable debido a la llegada de importaciones. Así pues, en el Norte TotalFina/Elf podría debilitar financieramente a CPA Dunkerque ofreciendo condiciones especialmente ventajosas a DPC St. Pol [...]*. En la región parisiense, una estrategia similar podría aplicarse al depósito CPA Ruán. En la región Gran Oeste-Centro, el depósito StockBrest de CPA está aislado y sólo puede suministrar a una parte limitada de Bretaña. Del mismo modo, el depósito Picoty La Pallice tiene una zona de influencia limitada. En la región del sur solamente el depósito de Frontignan escaparía al control de TotalFina/Elf, que podría con facilidad poner definitivamente en peligro la supervivencia ya precaria de Frontignan [...]* o atrayendo posibles clientes a los de Sète o Port la Nouvelle.
96. Todo indica que TotalFina/Elf tendría la capacidad de eliminar los depósitos de importación competidores o de contener su presión competitiva. La entidad combinada podría así aumentar las tarifas de paso en los depósitos de importación bajo su control con una gran probabilidad de ser seguida por la competencia. Esto limitaría la presión competitiva que podrían ejercer las importaciones sobre un aumento posible de los precios de fuera de la red.
97. El cuadro siguiente ilustra el poder que tendría TotalFina/Elf sobre los precios de fuera de la red. Incluso suponiendo que los otros refinadores presentes en el territorio francés estén en condiciones de aumentar sus ventas frente a un incremento de precios de TotalFina/Elf, serían necesarias como mínimo importaciones de 5 MT para equilibrar la oferta y la demanda francesas manteniendo las ventas de TotalFina/Elf a su nivel actual. Esto equivaldría a una rotación del orden de 5-6 para los depósitos de importación anteriormente mencionados. Pero como solamente el depósito CPA Ruán está conectado a un oleoducto, es probable que estos depósitos no estarían inmediatamente en condiciones de aumentar materialmente su rotación. Además, es necesario destacar que es improbable que los refinadores competidores tengan la capacidad logística independiente de vender toda su producción en Francia. Por último, se beneficiarían de un aumento de precios tanto fuera de la red como también en su actividad de venta al por menor, que serían más competitivas.

[...]*

(1998)	Suma ventas fuera de la red	Suma ventas red	Volumen disponible terceros (producción - ventas red)	Saldo fuera de la red	Ventas actuales TFE fuera de la red	Importaciones mínimas
	KT	KT	KT	KT	KT	KT
Gasolina						
Gasóleo						
Fuelóleo doméstico						

Fuente: cálculos de la Comisión con información proporcionada en el formulario CO.

98. Así pues, es poco probable que los minoristas pudieran oponerse a un aumento de precios. Así, cada grande y mediana superficie repercutiría en el consumidor un aumento de precios. Dado que la diferencia actual es superior a [...] * céntimos franceses, [...] *, el precio final facturado al por menor por los minoristas seguirá siendo inferior al de los refinadores.
99. [...] *.
100. TotalFina indica que la reagrupación no situará a los clientes de fuera de la red y, en particular, a la gran distribución, en una situación de dependencia, habida cuenta de las posibilidades de arbitraje de las que disponen y a las fuertes posiciones que tienen en el mercado al por menor. Según TotalFina, las grandes y medianas superficies representaron en 1998 el [...] * de sus ventas fuera de la red, sin distinción de productos y un [...] * de sus ventas de gasolinas.
101. Es cierto que la demanda está concentrada y sofisticada. Sin embargo, esto no ofrecerá una posibilidad suplementaria de evitar la oferta de TotalFina/Elf para la demanda. Las grandes y medianas superficies han podido construir una política independiente de suministro (en 1998 hicieron el [...] * de sus compras a comerciantes internacionales)¹⁴ basándose en herramientas logísticas entonces disponibles. El control de la cadena logística podría permitir castigar selectivamente al sector de fuera de red de las grandes y medianas superficies o a otros minoristas que no seguirían un aumento de los precios al por menor.

2.3. CONCLUSIÓN

102. La nueva entidad resultado de la concentración tendrá la capacidad de controlar una gran parte de las fuentes de suministro y de la cadena logística (importación, transporte y depósitos secundarios) de los productos refinados en Francia. TotalFina/Elf estará entonces en condiciones de aumentar los precios facturados a los compradores en los mercados de fuera de la red de la gasolina, el gasóleo y el fuelóleo doméstico en toda Francia o en cada una de las seis zonas en cuestión, sin temer que la competencia o los clientes puedan hacer no ventajoso tal aumento de precios. Por lo tanto, la operación notificada va a conducir a la creación de una posición dominante de TotalFina/Elf en los mercados de fuera de la red de gasolina, gasóleo y fuelóleo doméstico, lo que tendría como resultado obstaculizar significativamente la competencia efectiva en estos mercados.

3. MERCADO DE LA OFERTA DE CAPACIDAD DE ALMACENAMIENTO EN LOS DEPÓSITOS DE IMPORTACIÓN QUE CUENTAN CON MEDIOS DE TRANSPORTE DE GRAN CAPACIDAD

3.1. Mercado de referencia

3.1.1. Mercado de productos

103. Los depósitos de importación se definen como los que pueden recibir a buques de gran capacidad (de 30 000 a 50 000 t), permiten el almacenamiento de todos los productos derivados del petróleo y los más importantes están conectados a 2 medios de transporte de gran capacidad. Los depósitos de importación pueden desempeñar el mismo papel

¹⁴ En 1998, Francia importó 23 millones de toneladas de productos refinados, de ellos 2 de gasolina y 11 de gasóleo.

que los depósitos costeros y los secundarios para el suministro a estaciones de servicio situadas en su proximidad.

104. Existe una demanda para los servicios de puesta a disposición de capacidad de almacenamiento de importación conectados a medios de transporte de gran capacidad por parte de operadores localizados en un punto servido por ese medio de transporte conectado al depósito de importación.
105. Francia cuenta con los siguientes 8 depósitos de importación conectados a medios de transporte de gran capacidad¹⁵:

DPC St Pol.	Control conjunto TotalFina y otros refinadores	ODC (pero con paso obligado por la refinería Total Mardyck y actualmente abastecido al 99% por esta refinería)	Norte y Este
CPA Dunkerque	-	ODC (pero con paso obligado por la refinería Total Mardyck)	Norte y Este
CPA Ruán	-	Trapil y DMM	Región parisiense, Centro y Este
CIM Le Havre	Control conjunto Elf/Compagnie Nationale de Navigation	Trapil y DMM	Región parisiense, Centro y Este
Stockbrest	TotalFina/ Elf: 40%	Tren	Oeste
Donges St. Nazaire	Control Elf	DMM	Oeste, sur de la Región parisiense, Centro y Este
DPA Ambès/Bassens	TotalFina 27,9%, Elf 22,4%: control único tras la operación	Conexión ferroviaria que le permite expedir por tren completo productos derivados del petróleo que recibe por oleoducto de Pauillac y Ambès.	Oeste
DP Fos	Adquisición de control por TotalFina/Elf TotalFina 25,7%, Elf 25,7%	SPMR y dos líneas ferroviarias hacia Toulouse y Dijon	Sur, Borgoña y Toulouse

106. Si los precios de los servicios de alquiler de capacidad de almacenamiento de importación conectados a medios de transporte de gran capacidad aumentan para la totalidad de los depósitos de importación, la única opción para la demanda sería volverse hacia los depósitos costeros o los grandes depósitos de importación sin acceso a medios de transporte de gran capacidad. Sin embargo, la falta de acceso a tales medios de transporte limita materialmente la posibilidad de sustituir estos depósitos con capacidades de almacenamiento de importación conectados a medios de gran capacidad. Además, los depósitos costeros no pueden acoger a buques grandes y sus costes de suministro son más elevados. La investigación del mercado reveló que los precios de

¹⁵ Los depósitos de Lorient y Port La Nouvelle, aunque permiten el acceso a buques de gran tonelaje, no están conectados a medios de transporte de gran capacidad, lo que reduce su zona de influencia a un radio de 100-150 km. El de Shell Pauillac depende de DPA para las salidas de los grandes productos y no cuenta con instalaciones de cargamento de camiones ni de trenes ni está conectado a un oleoducto (aparte de la conexión con DPA Bassens).

transporte son un 35% más importantes para las gabarras de 10 000 t que para los buques de gran capacidad de 30 000 t y más. Las capacidades ofrecidas por los depósitos costeros serían no sólo más costosas sino que, además, no ofrecerían medio de transporte de salida de gran capacidad.

107. Por estas razones, no existe sustitución económicamente viable a los depósitos de importación conectados a medios de transporte de gran capacidad para prestar servicios de almacenamiento de importación.

3.1.2. Mercado geográfico

108. Como se indicó más arriba (véanse apartados 21 y siguientes) la infraestructura logística francesa se organiza a partir de las refinerías y depósitos de importación. Estas fuentes de productos refinados sirven para abastecer distintas regiones francesas por medio de cinco oleoductos y, de forma marginal, por tren. La demanda de servicios de almacenamiento de productos de importación puede emanar de distintas regiones para cada uno de los depósitos. Los depósitos de importación de la fachada atlántica y del Canal de la Mancha están conectados a las regiones Gran Oeste-Centro, Norte, parisina y Este y algunas partes de las zonas Gran Oeste-Centro y Este pueden ser abastecidas a la vez por el DMM y por Trapil. Del mismo modo, la región Este puede ser abastecida por Trapil, ODC-Nord y DMM. Estas distintas posibilidades hacen que la demanda pueda elegir entre estos depósitos de importación conectados a medios de transporte de gran volumen. Sólo los depósitos de importación de la fachada mediterránea como DP Fos responden a una demanda localizada y sin que realmente existan depósitos directamente sustituibles. DP Fos alimenta así las regiones sur y de Borgoña. Así pues, pueden definirse dos mercados geográficos correspondientes a la mitad septentrional y la mitad meridional de Francia. No obstante, el análisis no sería diferente si el mercado geográfico tuviera un alcance nacional.

3.1.3. Parte sustancial

109. Los mercados geográficos definidos (una zona norte y una zona sur o un mercado nacional) constituyen cada uno una parte sustancial del mercado común debido a su amplitud geográfica, su población y el papel de las importaciones en los intercambios de productos refinados entre Francia y los otros Estados miembros.

3.2. Valoración

110. [...]*, disponer del control de su propia logística es, para un operador, "indispensable con el fin de controlar las operaciones en términos de calidad, seguridad del suministro, flexibilidad comercial y posibilidad de reacción antes las crisis". La Comisión calculó los porcentajes de capacidades basándose en la naturaleza del control (único o conjunto) ejercido por TotalFina/Elf sobre las sociedades que poseían los depósitos. Las capacidades bloqueadas por haber sido alquiladas a SAGESS no se dedujeron de las capacidades operativas. Según este cálculo, incluso incluyendo a Frontignan, TotalFina/Elf tendrá un [50-60%]* de la capacidad de almacenamiento de importación bajo control único [40-50%]* o conjunto [0-10%]*.

111. A nivel regional, la concentración da la situación siguiente:

	Norte: Nord-Normandía-París-Gran Oeste Centro-Alsacia y Lorena	Sur: Ródano Sur-Borgoña (sin Frontignan)
Depósitos de importación conectados a medios de transporte de gran capacidad	[65-75%]*	[90-100%]*

112. TotalFina indicó que el nuevo grupo no estará en condiciones de tener un comportamiento autónomo sobre las asignaciones de capacidad de almacenamiento de productos refinados importados en la medida en que más de la mitad de estas infraestructuras seguiría bajo el control, al menos parcial, de operadores independientes del nuevo grupo, con capacidad de abastecimiento del mercado suficiente para responder a la demanda.
113. En el caso de un control conjunto por TotalFina/Elf con terceros sobre los depósitos, la cuestión planteada por la parte notificante consiste en saber si estos depósitos irían contra una estrategia de ejercicio de poder de mercado por parte de TotalFina/Elf. Esto es poco probable debido a la situación de bloqueo de los órganos dirigentes de estas estructuras que se provocaría. Si los terceros accionistas fueran refinadores, tendrían intereses similares a los de TotalFina/Elf para impedir el acceso a los depósitos a los no refinadores. Si los terceros accionistas no fueran refinadores, estarían mucho más afectados que TotalFina/Elf (que tiene intereses variados) por una situación de bloqueo.
114. Aunque las capacidades de almacenamiento de los refinadores competidores no se utilizan actualmente de manera óptima, tenderán a mantener un volumen de capacidad de almacenamiento estratégico con el fin de equilibrar las pérdidas de capacidad de producción (temporales o estructurales)¹⁶, permitir exportaciones o la distribución en el interior de Francia, donde tienen una capacidad de producción local excedentaria, o también con el fin de importar el producto en las regiones donde la capacidad de producción no puede satisfacer la demanda. Por último, incluso si hubiera suficiente capacidad de almacenamiento para responder a una demanda adicional de gasolina, las capacidades de almacenamiento de fuelóleo doméstico y gasóleo son significativamente menores.
115. Con respecto a la región Sur, se alteraría profundamente el funcionamiento de DP Fos. Los accionistas de este depósito son: TotalFina (25,7%), Elf (25,7%), el almacenista independiente Vopak (21,3%), el refinador italiano Agip (13,8%) y el independiente Thévenin-Ducrot (7,7%). Cada accionista tiene derecho a una capacidad de almacenamiento proporcional al capital que posee. Si quiere alquilar una parte de su capacidad, debe confiar la comercialización al gerente del depósito. Antes de la concentración, cada accionista tenía interés en poner a disposición sus capacidades libres, comunicándolo al gestor del depósito, que tenía la obligación estatutaria de comercializarlas. Así pues, el gestor del depósito podía eventualmente ejercer un poder de mercado por medio de los precios pero no de los volúmenes disponibles. Tras la fusión, TotalFina/Elf ganaría el control de este depósito y sería el primer poseedor de capacidad y, de hecho, el gestor. Sus derechos a capacidad como accionista

¹⁶ El nivel de las importaciones podría aumentar en los años próximos ya que a las especificaciones cada vez más exigentes en términos de calidad de los productos se une el que algunos refinadores domésticos tienen dificultades temporales para producir la nueva calidad (contenido reducido en aromáticos, benceno y azufre).

sobrepasarían a sus necesidades y estos excedentes se pondrían a disposición del gestor, que ella misma controla. Por el tratamiento de sus propias capacidades y de las que otros accionistas pondrían a disposición del gestor, Totalfina/Elf controlará el juego de la competencia por múltiples medios y la puesta a disposición del gestor de sus propios volúmenes. Por otra parte, controlando la acción de dicho gestor, tendrá una influencia sobre los precios del conjunto de los volúmenes puestos a disposición de éste, tanto por sí misma como por sus coaccionistas.

116. DP Fos hace frente a una competencia marginal en términos de almacenamiento de importación en el Sur y Ródano-Borgoña. Esta competencia procede de los depósitos situados en Frontignan y Port la Nouvelle, que tienen capacidades importantes pero sólo pueden servir a una zona local debido a la falta de medios de transporte de gran capacidad. Como se indicó antes, el poder de atracción de Frontignan se puso en duda en la investigación del mercado.
117. Para la mitad septentrional de Francia, la única competencia encontrada por TotalFina/Elf en el mercado de los servicios de puesta a disposición de capacidad de almacenamiento de importación conectado a medios de transporte de gran capacidad es la del almacenista independiente CPA (depósitos en Dunkerque, Ruán y Brest). Como se indicó anteriormente, la nueva entidad tendría una minoría de bloqueo en CPA.

3.3. CONCLUSIÓN

118. TotalFina/Elf estará en condiciones de acaparar la herramienta logística de almacenamiento de productos refinados importados y de hacer más difícil y caro el acceso a los mercados de la distribución de productos refinados derivados del petróleo. La concentración notificada resulta en la creación de una posición dominante en los mercados de puesta a disposición de capacidades de almacenamiento en depósitos de importación conectados a medios de transporte de gran capacidad.

4. MERCADO DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE POR OLEODUCTO DE PRODUCTOS REFINADOS

4.1. Mercado de referencia

4.1.1. Mercado de productos

119. Los oleoductos que transportan productos terminados derivados del petróleo (gasolina, gasóleo y fuelóleo doméstico) son herramientas logísticas empleadas en la recepción y la distribución de productos refinados por distintos operadores: refinadores, independientes o gran distribución. Los sistemas de oleoductos independientes son, como los depósitos de petróleo, una condición esencial para mantener un ambiente competitivo en el mercado de la distribución de combustibles.

120. Los principales sistemas de oleoductos son los siguientes:

Zona	Le Havre - París	Mediterráneo Ródano	Donges-Melun-Metz	ODC-Nord ODC-Sur
Oleoducto	Trapil	SPMR	DMM	ODC
Operador	Trapil	Trapil	SFDM (antes de 1993 Trapil)	Trapil
Accionariado	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
Caudal medio	450-1800 m ³ /h	550 - 1200 m ³ /h	360 m ³ /h	
Diámetro (pulgadas)	10/12	10/12	10/12	
Origen: refinado/importación	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Tráfico en toneladas 1995	18 678	8 448	2 308	2 050
Tráfico en toneladas 1998	20 967	9 020	2 949	2 692

121. La actividad de transporte de productos derivados del petróleo terminados es generalmente "internalizada" por la mayoría de los refinadores, que transportan los productos terminados desde el depósito de importación y la refinería hacia sus propias infraestructuras de almacenamiento. Históricamente¹⁷, los refinadores han poseído, colectivamente, la mayoría en las sociedades que administran los oleoductos. Estos mismos refinadores son también los principales usuarios y, en consecuencia, los principales clientes de estas sociedades de gestión. No obstante, el acceso a los oleoductos puede también abrirse a clientes que no son refinadores ni necesariamente accionistas de las sociedades de gestión, tales como las grandes y medianas superficies. Existe pues un mercado de servicios de transporte por oleoducto de productos refinados. Las sociedades de gestión proponen estos servicios directamente o son revendidos por los refinadores, usuarios principales de los oleoductos.
122. Además de los oleoductos, las gabarras y el ferrocarril permiten también el transporte de productos terminados a grandes distancias. La utilización de los oleoductos ocupa el primer lugar, con un 72% del volumen transportado dentro de Francia, luego vienen el ferrocarril (15%) y el transporte por navegación interior (13%).
123. El oleoducto es el medio de transporte menos costoso. Los otros medios casi desaparecieron en las zonas servidas por oleoductos pero cuando éstos faltan la utilización del tren es importante. Sin embargo, el tren sólo se utiliza en caso de existencia de instalaciones de cargamento específicas y supone la celebración de acuerdos marco con la SNCF que permiten, gracias a un descuento, llegar a un coste de transporte equivalente al coste de los oleoductos. Pero en la práctica este tipo de acuerdo es raro. Se puede, sin embargo, citar el ejemplo del depósito de importación de DP Fos a partir desde donde se usa el ferrocarril para servir los depósitos de Toulouse y Dijon.
124. Sin embargo el tren presenta, por término medio, costes más altos [...]*, una mayor incertidumbre sobre la programación y la duración del transporte y los costes de infraestructura y carga y descarga lo hacen menos práctico que el oleoducto. Hay que subrayar que el ferrocarril se desarrolló para servir a dos regiones caracterizadas por la

¹⁷ La distribución del capital de los oleoductos se basa en las cuotas de mercado de los años 50.

falta de oleoducto (Toulouse) o la saturación del SPMR y la falta de calidad del ODC (Dijon). Por lo tanto, el tren debe ser descartado del mercado pertinente.

125. El transporte por camión, además de su precio mucho más elevado, sólo es utilizable en distancias de 30 a 50 km en regiones de gran densidad de población y de 150 km en las otras. Por lo tanto no es un sustituto del transporte por oleoducto.
126. El cuadro siguiente recoge los costes de transporte según el medio utilizado (sin costes de manutención).

Coste del transporte		FRF/T/KM
Oleoducto	Trapil	[...]*
	SPMR	[...]*
	DMM	[...]*
Camión	20 T	[...]*
	38 T	[...]*
Tren	2000 T	[...]*
	1000 T	[...]*
	Vagón	[...]*
Buque (10 000 T)	Le Havre - Burdeos (1 100 km)	[...]*
	Fos-Port La Nouvelle (300 km)	[...]*
Gabarra	Reichstett-Mulhouse	[...]*

127. Estas divergencias deben apreciarse habida cuenta de la extrema sensibilidad a las variaciones de precios de la demanda de combustible en la venta al por mayor. Un simple aumento de precio del orden de un 1%, por término medio, puede implicar pérdidas de clientela.

4.1.2. Mercado geográfico

128. Por un razonamiento similar al expuesto con respecto a los mercados de puesta a disposición de capacidad de almacenamiento en depósitos de importación conectados por medios de transporte de gran capacidad, el mercado geográfico puede separarse en dos zonas. La primera cubre la mitad septentrional de Francia (servida por Trapil, DMM y ODC-Nord) y la segunda la mitad meridional (incluido el corredor del Ródano) y está servida por el SPMR y, marginalmente, por el ODC-Sur.

4.2. VALORACIÓN

4.2.1. Funcionamiento de los oleoductos y de la competencia

- Funcionamiento comercial de los oleoductos

129. Las tarifas, la producción, la flexibilidad de los lotes, la frecuencia de los ciclos de explotación y los procedimientos de explotación de los tres oleoductos principales (DMM, TRAPIL y SPMR) son similares.
130. Las participaciones poseídas en estos tres oleoductos no dan derecho a cuotas (participaciones financieras) pero conceden prioridad sobre los lotes de combustibles a

suministrar en los casos de contingenciación. Esta disminución se calcula en función del volumen transportado durante los 3 años anteriores.

131. Por lo que se refiere al acceso a estos oleoductos, no hay discriminación entre accionistas y terceros. Sin embargo, en el sistema Trapil los terceros tienden a hacer ejecutar la integridad de sus transportes por los proveedores ya que Trapil aplica una bonificación por tramo de volumen de negocios, [...]*. La bonificación media de un refinador accionista era, en 1998, del [...]*. No hay bonificación para los volúmenes transportados por SPMR o DMM. Trapil, SPMR y DMM calculan una tarifa básica por tonelada en francos por metro cúbico, en función de las distancias, que se aumenta para las gasolinas [...]*.

- Competencia entre oleoductos y dentro de un mismo oleoducto

132. La competencia en este mercado actúa a dos niveles. En primer lugar, se ejerce entre sistemas de oleoductos competidores como, por ejemplo, el sistema Trapil y el DMM. Además la competencia puede tener lugar en un mismo oleoducto. Los refinadores revenden servicios de transporte por oleoducto y compiten entre ellos y con la sociedad de gestión del oleoducto. Pero, en la medida en que el oleoducto está controlado por uno de ellos y sirve para transportar, en gran parte, productos suministrados por los accionistas, existe un fuerte incentivo para que las políticas de la sociedad de gestión y de los refinadores coincidan.

4.2.2. Efectos de la concentración en el mercado del transporte de productos refinados por oleoducto en el Norte de Francia

- Efectos sobre la competencia dentro de un mismo oleoducto

Trapil

133. El capital de Trapil es propiedad mayoritariamente de los refinadores que operan en el Bajo Sena. Varios operadores no integrados expresaron la opinión de que la gestión del oleoducto responde ya, sobre todo, a las necesidades de estos refinadores, que tienen una comunidad de intereses. Sin embargo, hay que señalar que antes de la fusión podían agruparse mayorías en torno a los dos accionistas principales: TotalFina y Elf. Además, Elf no estaba implantado como refinador en el Bajo Sena, lo que podía dar lugar a incentivos o comportamientos diferentes de los de los refinadores del Bajo Sena. Después de la operación de concentración, TotalFina controlará a Trapil y, en consecuencia, la gestión diaria del sistema de oleoductos. Ya no habrá prácticamente nada más que refinadores del Bajo Sena con capital de Trapil, actuando como líder el grupo TotalFina/Elf que, además, controlará el depósito CIM de importación y la más grande refinería que abastecerá al sistema Trapil. Los incentivos para que los otros refinadores ajusten su comportamiento al de la nueva entidad serán, así pues, manifiestos.

- Efectos sobre la competencia entre oleoductos

DMM

134. Elf es accionista al 49% en la sociedad SFDM, encargada de la gestión del oleoducto DMM (Compagnie Nationale de Navigation: 31%, Bolloré Energie: 10%, Puerto Autónomo de Saint-Nazaire: 10%), nombra a cuatro de los ocho miembros del Consejo de Administración y el Presidente de este Consejo es un representante de Elf y dispone

de voto de calidad. Por otra parte, el oleoducto es abastecido principalmente por las refinerías de Elf (Donges y Grandpuits) y Elf es, con mucho, el principal cliente. Así pues, Elf controla SFDM. [...] pero las solicitudes de paso por parte de terceros no accionistas serían directamente tratadas por la dirección general y la dirección comercial de SFDM. [...]*.

135. DMM presenta un interés estratégico para Elf ya que su trazado coincide con un eje que conecta las refinerías Elf de Donges y Grandpuits y el complejo petroquímico Elf-Atochem de Carling, en Lorena. El DMM permite a Elf transportar al interior de Francia una parte significativa del exceso de producción de su refinería de Donges y reducir así sus exportaciones.

ODC

136. El ODC es administrado por Trapil y se utiliza poco debido a su configuración antigua. Con el objetivo de máximo aprovechamiento de la producción de la refinería de Dunkerque, la parte que conecta Dunkerque a Cambrai se benefició de inversiones para la modernización de las estaciones de bombeo por parte de TotalFina. [...]*. Por estas razones, TotalFina tiene una influencia determinante en el ODC-Nord, que aún aumentará tras la operación.
137. Tras la operación, TotalFina/Elf tendrá alrededor de un 61% del capital de Trapil y, como se mencionó anteriormente, controlará o tendrá una influencia determinante sobre los dos oleoductos, que podrían servir de sustitutos imperfectos a Trapil (DMM para Orleans, Tours, sur de la región parisina y este de Francia, y ODC-Nord para el este de Francia).
138. Por lo que se refiere a París, todos los depósitos de distribución hoy son abastecidos por Trapil, a excepción de Ferté Allais, que lo es por DMM. Sin embargo, el oleoducto DMM representa un potencial de competencia con LHP/Trapil. Las tarifas, el volumen, la flexibilidad de los lotes, la frecuencia de los ciclos de explotación y los procedimientos de explotación del DMM son similares a los de Trapil.
139. Los productos transportados por el DMM compiten también con el ODC. Los productos descienden por el ODC-Nord desde Dunkerque hasta el depósito SFDM de Châlons-sur-Marne y luego siguen hasta Langres antes de remontar a los depósitos de Estrasburgo. El conducto aún no utiliza hoy su capacidad nominal de 5 millones de m³ (tráfico 1998: 3,4 millones) y podría rápidamente hacerlos subir hasta 7 millones.
140. El DMM puede ser utilizado para ejercer una presión competitiva sobre Trapil. [...]*
141. En la misma perspectiva, el Consejo de la Competencia, preguntado por el Ministerio de Economía y Finanzas, emitió un dictamen el 28 de septiembre de 1993 en el que consideró que la aceptación de la candidatura de Trapil a la gestión del DMM conduciría a reforzar la posición dominante ya existente de Trapil para el transporte de productos refinados por oleoducto a la región parisense.
142. El nuevo grupo TotalFina/Elf representará más del [...] del tráfico del oleoducto DMM (en volumen) y un [...] de la capacidad de refinado conectada por el DMM y Trapil a la región parisense. La presencia en el capital de SFDM de un refinador que controlaría y sería el primer proveedor en productos de ambos oleoductos (Trapil y ODC-Nord) competidores del DMM conduciría necesariamente a una muy fuerte atenuación de la competencia.

143. En conclusión, la concentración notificada conferirá una posición dominante a TotalFina/Elf en el mercado del transporte de productos refinados por oleoducto en el Norte de Francia.

4.2.3. Efectos de la concentración en el mercado del transporte de productos refinados por oleoducto en el Sur de Francia

- Efectos de la concentración sobre la competencia en los oleoductos

SPMR

144. Este oleoducto será controlado en un 51,6% por TotalFina/Elf después de la operación. Elf y TotalFina poseen, respectivamente, un 32,5% y un 14,1% del capital y Trapil, que será controlado por TotalFina/Elf, tiene un 5%. La participación total resultante conferiría a la nueva entidad un derecho de veto sobre la gestión del SPMR y, en consecuencia, una forma de control ya que las decisiones se toman por mayoría de dos tercios.

145. La explotación del SPMR se confió a Trapil por un período indeterminado (con preaviso de tres años). Los principales accionistas de Trapil y SPMR redactaron un proyecto para lograr sinergias y reducir sus costes de gestión.

146. El SPMR está contingentado de vez en cuando y los volúmenes pueden reducirse hasta un 50%. Estas contingentaciones se producen, en particular, tras saturaciones específicas cuando se producen demandas muy importantes de fuelóleo doméstico en períodos de gran frío y habida cuenta de los problemas de fragilidad de las instalaciones. La asignación de los volúmenes se calcula entonces en función del volumen transportado por el interesado durante los tres años anteriores y beneficia por lo tanto a los grandes refinadores, principales usuarios "históricos" de estas instalaciones, a costa de las grandes y medianas superficies y otros independientes.

147. Los planes de acción de TotalFina describen estas interrupciones de suministro [...]*

148. Después de la operación notificada, SPMR sería controlado por TotalFina/Elf y sus incentivos coincidirían con los de su accionista principal. Igual ocurriría con los intereses de los otros accionistas. Antes de la operación, y con respecto a la gestión de la sociedad, los distintos refinadores presentes en el capital de SPMR debían alcanzar un compromiso entre sus objetivos propios y tener en cuenta, en particular, la presencia no desdeñable de Elf, que no estaba presente como refinador en el Etang de Berre. Después de la operación y gracias a su posición preponderante en el capital de SPMR y al control sobre su gestión, así como a su control del único depósito de importación conectado al oleoducto, el DP Fos, TotalFina/Elf estará en condiciones de generar un aumento de precios para los revendedores de servicios de transporte por el oleoducto de productos refinados.

- Efectos de la concentración sobre la competencia entre oleoductos

149. El ODC-Sud se utiliza muy poco actualmente. Es posible que el tramo que procede del Etang de Berre (pero que no está conectado al depósito DP Fos) y que abastece a Estrasburgo sea modernizado en la perspectiva del cierre de la refinería de Reichstett. No existe certeza sobre este punto, por lo que esta posible modernización no puede tenerse en cuenta en el marco del análisis de la competencia en la presente notificación.

150. En conclusión, la operación notificada conferirá una posición dominante a TotalFina/Elf en el mercado del transporte de productos refinados por oleoducto en el sur de Francia debido al control de SPMR y al otorgarle un papel de líder entre los refinadores revendedores de servicios de transporte en el SPMR.

4.2.4. Control de los comisarios gubernativos

151. TotalFina indicó que la reagrupación no permitirá al nuevo grupo explotar los oleoductos en detrimento de los otros operadores del mercado, debido a la normativa protectora que regula estos instrumentos de transporte (a las deliberaciones de los consejos de administración de Trapil, DMM y SPMR asisten representantes del Estado francés encargados de hacer respetar el interés general y con poderes suficientes para obligar a ello) y a las realidades económicas que controlan su forma de funcionamiento.
152. La Comisión constata que un poder de mercado puede ejercerse a niveles que no incumben a los órganos dirigentes y que, en consecuencia, son invisibles para los comisarios gubernativos. Por ejemplo, el control total del transporte por oleoducto puede impedir la creación por operadores independientes de nuevos productos o productos específicos (exigiendo un transporte diferenciado para los productos de marca) o en período de cambio de especificaciones (actualmente, en Francia, sustitución de la súper con plomo por una sin plomo 98 con aditivos).
153. Por último, el control efectuado por los comisarios gubernativos no priva de ningún modo de libertad de decisión a los operadores de oleoductos y podría dejarles un suficiente margen de maniobra para ejercer un poder de mercado. Por lo tanto, la Comisión no puede basarse solamente en la presencia de comisarios gubernativos, que podrían a lo sumo sancionar un posible abuso constatado después de la creación o el refuerzo de una posición dominante, para excluir la creación o el refuerzo de una posición dominante.

4.3. Conclusión

154. La operación notificada eliminará la competencia que podría existir en el oleoducto Trapil. Lo mismo sucede con la competencia entre los distintos oleoductos de la parte septentrional de Francia. Por ejemplo, DMM compite con Trapil para el suministro de París y las regiones de Le Mans, Tours y Orleans y con ODC para abastecer el este de Francia.
155. Como TotalFina/Elf posee el control de las sociedades que administran Trapil y DMM, se puede razonablemente avanzar que ninguna presión competitiva existirá en adelante entre ambos oleoductos. Además, la llegada al capital de SFDM de uno de los refinadores del Bajo Sena limitará la posibilidad de que el gestor de DMM ejerza una presión competitiva sobre el útil principal de evacuación de los productos refinados resultantes del complejo de refinерías del valle del Sena.
156. La transacción notificada conduce pues a la creación de una posición dominante de TotalFina/Elf en los mercados del transporte de productos refinados por oleoducto en las mitades septentrional y meridional de Francia.

5. VENTA DE COMBUSTIBLE EN LAS AUTOPISTAS

5.1. Mercado de referencia

5.1.1. *Mercado de producto: las gasolineras de las autopistas son un mercado distinto al de la venta de combustible fuera de las autopistas*

- Introducción

157. Las ventas al por menor de combustible incluyen las ventas a los automovilistas de combustible en las gasolineras, sobre todo de gasolina y gasóleo. Por el lado de la demanda no existe ninguna sustitución entre estos productos puesto que los automovilistas deben utilizar el tipo de combustible compatible con su vehículo. Al nivel de la distribución, ambos productos están siempre disponibles en un mismo punto de venta. Además, las cuotas de mercado para cada tipo de combustible coinciden más o menos con las cuotas de mercado acumuladas. Por lo tanto, a efectos del asunto que nos ocupa, los mercados de productos en cuestión en el canal de la venta al por menor se refieren a la venta al por menor de combustibles en su conjunto.
158. Existen varias categorías de vías de circulación rápida en Francia: autopistas de peaje, autopistas sin peaje, autopistas periurbanas y, finalmente, determinadas carreteras nacionales. Las primeras se conceden a sociedades cuyas actividades consisten en construir y explotar autopistas, a cambio del pago de un derecho de paso (peaje) por los automovilistas usuarios. Las autopistas francesas pertenecen al Estado, a colectividades locales o, en su totalidad o en parte, a sociedades privadas o mixtas. Estas últimas tienen el derecho de construir y explotar autopistas en virtud de "concesiones" que les son otorgadas por las autoridades nacionales o locales. Estas sociedades otorgan, a su vez, concesiones a minoristas de combustible para la explotación de gasolineras. Las concesiones de autopistas abarcan períodos de 15 a 30 años, pero las concedidas directamente por el Estado o las colectividades locales lo son generalmente por 30 años.
159. Procede distinguir, en el mercado de la venta de combustibles por redes de gasolineras, entre gasolineras situadas en autopistas o fuera de ellas. Esta distinción es necesaria debido a las notables diferencias en las condiciones de competencia que caracterizan la venta de combustibles por ambas categorías de estaciones de servicio.
160. TotalFina considera que la venta al por menor de combustible en las autopistas francesas no constituye un mercado distinto de la distribución de combustible fuera de las autopistas, alegando que los consumidores siempre pueden ejercer una elección real entre las gasolineras situadas en la autopista y fuera de ella. Los vehículos tienen una autonomía de más 600 km, que habría que comparar con la distancia media recorrida por autopista, del orden de 100 km. Del mismo modo, el tráfico por autopista se renovarían constantemente con entradas y salidas, por término medio, cada 30 km. Los automovilistas podrían así abastecerse fuera de la autopista, cualquiera que sea su trayecto. Estos factores se traducirían en una permeabilidad de las autopistas frente al sector de fuera de ellas, un porcentaje de frecuentación muy escaso ([...]* del tráfico) y un volumen de ventas reducido. Además, en Francia, los automovilistas, cuando no son usuarios frecuentes de un tramo de autopista, son regularmente informados, mediante folletos especiales, de las diferencias de precios entre las estaciones situadas en las autopistas y fuera de ellas.

- Las diferencias de precios indican mercados distintos
161. Según los datos proporcionados por TotalFina, los precios de los combustibles aplicados en las autopistas para la gasolina sin plomo 98 son superiores en un [...] (media del período 1.1.1998-30.9.1999) a los de fuera de las autopistas. Esta diferencia no refleja, sin embargo, la divergencia de los precios medios en el mercado puesto que se basa en los facturados por TotalFina. Una comparación de los precios facturados por TotalFina en las autopistas (que son representativos de los precios facturados) con los de las grandes y medianas superficies fuera de las autopistas indica, al contrario, una diferencia media del [...] en el mismo período. La comparación de los precios medios de todas las marcas en autopista con los precios medios de todas las marcas fuera de autopista dan precios superiores en un [...] a los practicados fuera en 1998 [...] en 1997 y [...] en 1996).
162. En su respuesta a la comunicación de infracciones TotalFina explica que la Comisión no debería basarse solamente en una diferencia de precios para definir un mercado autónomo, sobre todo teniendo en cuenta que las diferencias entre las estaciones de autopistas y de fuera serían iguales a las existentes entre las estaciones de fuera. En 1998 los precios medios facturados por TotalFina (el refinador que presenta los precios medios más elevados) fuera de la autopista eran superiores en un [...] con relación a los precios medios de las grandes y medianas superficies y en un [...] con relación a la media de los precios de fuera de autopista, pero inferiores en un [...] a los precios medios de todas las marcas en autopista. Esta afirmación no es convincente. En primer lugar, como la presente Decisión lo explica, la diferencia entre los precios practicados fuera de las autopistas y en ellas resulta de las condiciones diferentes de la relación entre oferta y demanda. La comparación de las divergencias de precios tal como propone TotalFina no es pertinente en el sentido en que fuera de las autopistas no existe continuidad geográfica entre las estaciones que tienen un precio más elevado, tal como ocurre en las autopistas.
163. Aunque en parte esté justificada por las cargas más elevadas que los operadores deben soportar (canon que debe pagarse a la concesionaria, obligación de apertura continua, de prestación de servicios complementarios, etc), esta diferencia de precios no podría durar si las gasolineras de las autopistas compitieran realmente con otras estaciones próximas a la autopista. Si el consumidor tuviera una posibilidad real de elegir entre ambas alternativas de suministro, los precios convergerían en un único precio de mercado, que reflejaría tanto la oferta de las estaciones de autopista como de fuera.
164. Del mismo modo, un examen de las relaciones entre las variaciones diarias o semanales de precios de las medias proporcionadas por TotalFina para fuera y dentro de las autopistas durante el período de 1 de enero de 1998 a 30 de septiembre de 1999 no revela prácticamente ninguna correlación [...] habida cuenta de la uniformidad de los precios al por mayor para esta actividad de distribución. Los precios fuera de autopista tendieron a ajustarse más rápidamente a las reducciones del Platt's durante 1998 que los de autopista. La diferencia entre los precios medios, libres de impuestos, para la gasolina sin plomo 98 pasó de [...] céntimos por litro en enero de 1998 a [...] en diciembre del mismo año. Contrariamente, el aumento posterior del Platt's no tuvo como consecuencia una reducción de esta diferencia, que era de [...] céntimos en septiembre de 1999.
165. Por último, la existencia de diferencias de precios importantes entre la venta de combustibles en autopistas en general y fuera de ellas se reconoce en los pliegos de

condiciones de las Direcciones Departamentales de Equipamiento (DDE), que son los organismos que gestionan las concesiones de gasolineras en las autopistas sin concesión de peaje. [...]*

- La demanda de combustible en las autopistas obedece a parámetros distintos a la demanda fuera de ellas

166. Un examen del consumo medio fuera de las autopistas y en ellas (véase el cuadro) muestra tendencias idénticas en la venta de combustibles. Así pues, no está claro que haya realmente, como TotalFina pretende, una transferencia de la demanda hacia las estaciones de fuera. Por lo tanto, este argumento no es pertinente para demostrar que ambas categorías de estaciones compiten entre sí.

	<u>1994</u>	<u>1995</u>	<u>1996</u>	<u>1997</u>	<u>1998</u>
VOLUMEN VENDIDO EN AUTOPISTAS (KT)					
Gasolina	908	852	799	788	781
Gasóleo	<u>1449</u>	<u>1519</u>	<u>1509</u>	<u>1587</u>	<u>1684</u>
	2357	2371	2308	2375	2465
VENTAS AL POR MENOR (KT)					
Gasolina	16122	15379	14738	14377	14289
Gasóleo	<u>15649</u>	<u>16532</u>	<u>17139</u>	<u>18118</u>	<u>19005</u>
	31771	31911	31877	32495	33294

167. En su respuesta a la comunicación de infracciones TotalFina proporcionó otras series de datos que pondrían de manifiesto, según ella, que las ventas de combustibles en autopista no fueron paralelas al aumento del número de kilómetros recorridos. Según TotalFina, esta evolución se explicaría por la competencia ejercida por las grandes y medianas superficies, que ganarían ventas en detrimento de las gasolineras de autopista. Pero esta explicación ignora la evolución de la naturaleza del tráfico por autopista, donde el consumo unitario disminuye y aumenta el porcentaje del tráfico de corta distancia.
168. La demanda de combustibles en autopista parece responder a otros parámetros distintos de la demanda fuera de ellas. Los automovilistas utilizan la autopista para beneficiarse de la rapidez del tráfico, así como de otros servicios integrados en la estructura de explotación de una autopista, como el suministro de combustible, la restauración, el descanso, etc. Una consecuencia de esto es una sensibilidad menor a los precios del combustible. El hecho de pagar un peaje refuerza ciertamente la reticencia a perder tiempo buscando una estación menos cara fuera de la autopista, pero no es un factor determinante. No hay pues razones para hacer una distinción entre estaciones de servicio de autopista según que sean de peaje o no (por las mismas razones el organismo de competencia alemán consideró en el pasado que las autopistas alemanas, aunque sean sin peaje, constituían un mercado distinto del resto del mercado de la distribución de combustibles). [...]*
169. En su respuesta a la comunicación de infracciones TotalFina hizo hincapié en el hecho de que la demanda se manifiesta en una libre elección porque el usuario se detiene para abastecerse de combustible en una gasolinera de la autopista aunque podría hacerlo fuera de ella. [...]*
170. Por lo tanto, TotalFina, al explicar que una escasa proporción de los usuarios reposta en la autopista y que esta elección sólo depende muy parcialmente del nivel de los precios

no hace más que destacar el carácter distinto de la demanda con relación a la demanda de combustibles fuera de la autopista.

171. La naturaleza distinta de la demanda de combustible en la autopista tiene también un carácter estacional. Una parte importante de las ventas anuales de las autopistas francesas tiene lugar durante los meses de vacaciones. Por lo que se refiere al consumo de gasolina, julio y agosto representan por sí solos más del 30% de las ventas (20% para las estaciones de fuera). Este porcentaje aumenta aproximadamente al 50% si se añaden los meses de abril y mayo. Aunque menos pronunciada, esta tendencia se observa también para el gasóleo. Generalmente, todos los meses que incluye períodos de vacaciones registran ventas más elevadas.

- Condiciones de entrada y de competencia distintas

172. Los operadores de las gasolineras de autopistas de peaje son, en su gran mayoría, petroleros refinadores, integrados verticalmente, que venden sus combustibles bajo su propia marca. Los refinadores son a la vez propietarios y a menudo operadores de las estaciones de autopista. En todos los casos tienen un control absoluto y centralizado de la política comercial de sus gasolineras de autopista con respecto a la venta de combustible. La gestión de las gasolineras de autopista parece ser independiente de la gestión de las situadas fuera [...]*

173. [...]*

174. Las marcas de los refinadores presentes en las autopistas francesas son seis (TotalFina, Elf, Shell, BP, Esso y Agip). En toda la red francesa de autopistas solamente tres operadores no refinadores han podido establecerse, dos independientes (Dyneff y Avia) y una grande superficie (Leclerc), que representan menos del 2% de las estaciones y del volumen. La diferencia con la estructura de la oferta fuera de autopista es considerable porque además de la presencia de grandes y medianas superficies, que constituyen más de la mitad del mercado de la venta de combustibles, una multitud de otros protagonistas, refinadores o independientes, está presente. Así pues, TotalFina, en todos los documentos internos proporcionados a la Comisión relativos a la venta al por menor de combustibles, toma la precaución de calcular la diferencia de precio media con las grandes y medianas superficies con respecto a sus precios fuera de autopista.

175. Es necesario tener en cuenta también que las condiciones de entrada en el mercado de las autopistas son sensiblemente diferentes de las del mercado de fuera. Para hacer funcionar una gasolinera en autopista debe obtenerse una autorización, en forma de concesión, de la sociedad encargada de la gestión de la autopista (o directamente del Estado para las autopistas sin peaje). Para ello se publican licitaciones y algunos lugares se asignan en función de la capacidad del candidato de responder a un pliego de condiciones específico. Por otra parte, tras un acuerdo de 1992 entre la Unión Francesa de Industrias Petroleras y la Unión de Sociedades de Autopistas de Peaje, se abrió la posibilidad de que los explotadores de estaciones de autopistas prorrogaran su concesión en función de distintos compromisos financieros relativos a la adaptación de los lugares explotados. Esta disposición podría perpetuar algunas concesiones y limitar así aún más el acceso de nuevos competidores a este mercado.

- Conclusión

176. De ello se deduce que existe una demanda distinta para los combustibles en autopista, cuyas características son distintas de las de la demanda fuera de autopista, y que la

oferta de combustibles en autopistas no está presionada por la oferta de fuera y las divergencias de precios importantes y persistentes entre los combustibles vendidos fuera y dentro así lo confirman. El mercado pertinente del producto es, por lo tanto, el de la venta de combustible en autopista.

5.1.2. Mercado geográfico: existe una sustitución en cadena entre gasolineras en cada autopista

177. TotalFina explica que el análisis de las condiciones de competencia en autopista debe hacerse por tramo de 100 a 150 km y se basa en la decisión Total/Petrofina para apoyar este punto de vista. Omite, sin embargo, que la definición geográfica del mercado se dejó abierta. En cambio, la decisión sobre la base del artículo 8 del Reglamento sobre concentración en el asunto Exxon/Mobil adopta una definición que cubre el conjunto de las autopistas de peaje.
178. El análisis propuesto por TotalFina es artificial ya que no refleja el efecto de dominó (en cadena) de una estación a otra. La distancia media entre dos gasolineras en autopista es de unos 40 km. De la información proporcionada por TotalFina se deduce que las gasolineras de la marca "Total" [...]*. El hecho de que cada estación proceda así constituye, a su vez, uno de los elementos que abogan por una definición de mercado que contenga al menos la totalidad de las gasolineras de una autopista.
179. TotalFina considera que las gasolineras de autopistas de peaje situadas en tramos anteriores al peaje no están sometidas a las mismas dificultades competitivas que las situadas después del puesto de peaje.
180. Mientras que estos datos no estaban disponibles en los asuntos anteriores, en este caso TotalFina facilitó las relaciones semanales de precios facturados por las estaciones competidoras de autopista así como por sus propias estaciones. A la lectura de estos datos, la argumentación elegida en el asunto Exxon/Mobil, que se centraba en tramos de autopista situados entre barreras de peaje, puede precisarse. Los precios facturados por las estaciones situadas en tramos situados tras los peajes no presentan variaciones significativas con relación a los de otras estaciones de autopista.
181. Las únicas excepciones que aparecen al examinar los precios medios facturados son las estaciones siguientes: [...]*. Estas estaciones están probablemente situadas en tramos de autopistas utilizadas esencialmente para el tráfico periurbano. Por ejemplo, la estación [...]* vigila los precios de la gasolinera [...]* situada enfrente y de en la vecina carretera nacional [...]*.
182. Conviene señalar que las relaciones de precios indican que las estaciones situadas en autopista (o en tramos) sin peaje, [...]* presentan características de precios similares a los de las autopistas de peaje. Por lo tanto, estas autopistas deben incluirse en el mercado.
183. Parece sin embargo que es necesario excluir del mercado pertinente algunas autopistas que presentan precios cercanos a los practicados en el mercado de fuera. En su mayoría estas autopistas se encuentran en una zona urbanizada como [...]*.

5.1.3. Mercado geográfico: la mayoría de las autopistas se entrecruzan, lo que extiende el mercado prácticamente a la venta de combustible en la totalidad de la red de autopistas de Francia

184. El cuadro siguiente ilustra el grado de interconexión entre las distintas autopistas francesas.

	A2	A23	A25	A26	A28	A19	A31	A35	A36	A39	A40	A41	A42	A43	A46	A47	A48	A49	A4E	A5	A50	A51	A52	A55	A57	A6	A61	A20	A62	A63	A64	A7	A71	A72	A75	A8	A11	A81	A83	A85	A86	A9							
A1	X		x	x																																													
A2			x	x																																													
A16				x	x																																												
A13					x																																												
A4				x															x																														
A5			x		x	x																																											
A6					x	x			x																																								
A40											x	x														x																							
A41										x			x																																				
A42										x				x																																			
A43											x						x																																
A46																										x																							
A47																																																	
A48													x					x																															
A49																		x																															
A11																																																	
A35									x																																								
A36							x	x		x																																							
A39							x	x	x																	x																							

185. El grado de interconexión entre autopistas implica un efecto de cadena que se extiende de una autopista a otra. Así pues, una estación situada cerca de una bifurcación entre dos autopistas tendrá en cuenta al fijar sus precios los precios de sus competidoras en los dos ramales de la bifurcación.
186. Por ejemplo, [...]*
187. Las zonas urbanas que son cruzadas por autopistas de circunvalación o urbanas como Burdeos, Lyon, Marsella, Nantes y París pueden constituir interrupciones suficientemente importantes de la autopista interurbana para que las condiciones de competencia no sean las mismas entre, por ejemplo, las autopistas que proceden del norte y las que llegan del sur. Este es el caso, manifiestamente, de la región parisiense debido a la intensidad del tráfico y a su amplitud, pero no es cierto que sea el caso de otras zonas, que tienen una extensión limitada y donde el tráfico de tránsito es probablemente más importante.
188. En conclusión, existe un mercado único de la venta de combustible en las autopistas de Francia que incluye, como mínimo, las indicadas en los apartados (1) a (3) siguientes. Incluso suponiendo que las zonas urbanas constituyen realmente una frontera natural entre las autopistas, el juego de las interconexiones entre autopistas llevaría aún a definir tres posibles mercados pertinentes en cada uno de los cuales existe una cadena de sustitución que lleva a un mercado distinto. Estos conjuntos serían los siguientes:
- (1) Normandía/Norte/Este: A13, A16, A26, A28, A1, A2, A4, A5, A19, A6, A39, A36, A35, A40, A41 y A43;
 - (2) Oeste/Sur: A8, A11, A81, A10, A85, A83, A71, A72, A75, A9, A7, A46, A48, A49, A50, A52, A61, A62 y A20;
 - (3) Suroeste: A63 y A64.

5.1.4. Parte sustancial del mercado común

189. Cada uno de estos conjuntos constituye una parte sustancial del mercado común. En primer lugar, cubren zonas del territorio francés geográficamente muy amplias y están conectados con las redes de autopistas de los Estados miembros vecinos. Por ello revisten una importancia primordial para los intercambios de bienes y la circulación de las personas en la Unión Europea. Recuérdese que un 79% del comercio de Francia por vía terrestre utiliza la carretera. El valor de las mercancías transportadas por carretera es del orden del 92% del comercio con los otros Estados miembros. Por último, de las estadísticas generales difundidas por el Servicio de estudios técnicos de carreteras y autopistas del Ministerio de Equipamiento, Transportes y Vivienda resulta que, por término medio, un 10% de los vehículos ligeros y un 30% de los camiones que utilizan la red de autopistas francesa son extranjeros. Esto significa que la demanda de combustible en las autopistas es probablemente de carácter europeo cualquiera que sea la autopista considerada.

5.2. Análisis de la competencia

190. Las consideraciones que siguen se centran en la definición de mercado nacional. Sin embargo, si los mercados geográficos se adaptasen a los tres grupos de autopistas que acabamos de delimitar, el mismo análisis seguiría siendo válido ya que los niveles de

concentración son relativamente similares y los mismos protagonistas están presentes en cada uno de los tres mercados.

5.2.1 Estado actual de la competencia

191. Tal como ocurre con lo expuesto en la Decisión Exxon/Mobil, el mercado de la venta de combustibles en las autopistas se caracteriza claramente por un déficit de competencia. En primer lugar, la competencia se ejerce esencialmente sobre los precios y hay poco margen de maniobra para los otros parámetros de la competencia. Los combustibles son productos homogéneos con un escaso grado de innovación tecnológica y los volúmenes vendidos en el mercado varían poco. Además, es fácil que los protagonistas en el mercado anticipen y reaccionen ante las acciones de los competidores. La oferta está muy concentrada. La información sobre precios está disponible casi inmediatamente. Del mismo modo, los protagonistas del mercado presentan características similares en términos de costes, integración vertical y presencia en el territorio francés. Por último, la demanda es muy inelástica con respecto a los precios. La reunión de estos factores conduce a una estructura de mercado propicia a precios situados por encima de la competencia.

5.2.1.1. Los precios son el único parámetro de competencia de que disponen los protagonistas en el mercado

192. Existen pocos factores de diferenciación distintos de los precios entre los combustibles ofrecidos por los participantes en el mercado. El combustible es un bien fungible de tal naturaleza que los refinadores recurren sistemáticamente a la práctica de acuerdos de intercambio para abastecer a sus gasolineras.

193. Las petroleras intentaron diferenciar sus gasolineras situadas fuera de las autopistas pero esto sólo tiene, al parecer, un escaso impacto en la oferta en las autopistas debido a los pliegos de condiciones similares de las sociedades concesionarias.

194. La venta al por menor de combustible es un mercado caracterizado por una escasa innovación técnica. El progreso técnico se traduce en modificaciones progresivas y relativamente lentas introducidas en los métodos y productos más bien que por cambios bruscos y revolucionarios.

195. Por lo tanto, la competencia en la venta de combustibles en autopistas sólo puede expresarse esencialmente, en la práctica, sobre los precios.

5.2.1.2. Escasos incentivos para competir con los precios

196. Como lo indica TotalFina, la demanda de combustible en autopistas en Francia está relativamente estancada. De ello se deduce que los protagonistas en este mercado tienen una ligera incertidumbre sobre la evolución del mercado y menores incentivos para hacerse la competencia con el fin de obtener una mayor parte de la demanda futura.

197. El cuadro siguiente da una estimación de las cuotas de mercado (en volumen y número de gasolineras en el conjunto de las autopistas francesas) de TotalFina, Elf y sus competidores en el año 1998.

	Número de estaciones	Cuota de mercado en número de estaciones	Cuota de mercado en volumen
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%
Otros	[...]*	< 5%	< 5%

198. Debido a la larga duración de las concesiones de gasolineras, estas cifras no deberían variar significativamente en el futuro, tal como ha ocurrido en porcentaje durante estos últimos años.

199. Estas cifras dan un índice de concentración, antes de la operación, entre los cuatro principales minoristas de alrededor del 88%, con un índice HHI de 2 444. Ambos parámetros son característicos de un mercado muy concentrado.

200. Existen tres categorías de protagonistas. En primer lugar, TotalFina es el líder con cerca de un [30-40%]* de cuota de mercado, [...]*. La segunda categoría agrupa a Elf, Shell, Esso y BP/Mobil, con cuotas de mercado de entre el 10% y el 20%. Por último, existen también pequeños protagonistas como Agip (7 estaciones), Avia (8) o Dyneff (2). [...]*.

201. La fuerte concentración de este mercado crea una interdependencia entre los cinco protagonistas principales, para cada uno de los cuales es fácil supervisar la política de sus competidores. Esta vigilancia tiene lugar a dos niveles: entre marcas y entre gasolineras vecinas. [...]*.

202. Existe una enorme transparencia de los precios. Los precios en el surtidor son públicos y fácilmente visibles en las autopistas. Una competencia en los precios puede implicar, por ello, un ajuste rápido de los competidores.

203. Los incentivos para competir en los precios están limitados también por una cierta homogeneidad de los costes. Los costes de las gasolineras de autopista son relativamente homogéneos: se trata de los precios de fuera de la red a los cuales vienen a añadirse los costes generados por los pliegos de condiciones del concedente. Y estos pliegos de condiciones son los mismos sistemáticamente en una misma autopista y sólo presentan variaciones escasas de una autopista a otra. Así pues, los costes de cada uno de los competidores pueden estimarse bastante fácilmente. Por ello es más fácil que los protagonistas en el mercado anticipen la reacción de los competidores ante una acción en el mercado.

204. Hay que señalar que todos los protagonistas principales presentes en el mercado de la venta de combustibles en autopista están verticalmente integrados. Además de las estaciones administradas por los operadores no integrados Avia y Dyneff, sólo existe una estación propiedad de una gran superficie. Este grado idéntico de integración tiende a conferir a las empresas métodos de decisión y de acción en el mercado similares y previsible y refuerza el incentivo para limitar la competencia de precios.

205. Por último, es necesario destacar que a causa de la extensión de cada una de las redes de gasolineras de autopista cada marca tiene gasolineras situadas directamente antes o después de otras poseídas por cada uno de sus competidores. Una política agresiva concentrada en un único ramal de autopista podría implicar represalias en cualquier otro.
206. Los escasos incentivos para hacerse la competencia de precios aún se reducen por la inelasticidad de la demanda con respecto a los precios. Desde un punto de vista general, se reconoce que el consumo de combustible se ve poco afectado por la evolución de los precios. Con respecto a las estaciones de autopista, tal como se destacó más arriba, los motivos para pararse en una gasolinera son múltiples y el nivel de los precios del combustible figura en pie de igualdad con la satisfacción de otras necesidades (descanso, alimentación, etc.). [...]*

5.2.1.3. Obstáculos a la entrada - Falta de competencia potencial

207. La entrada en el mercado depende de la oferta por las empresas de autopistas de nuevas concesiones ya que es muy improbable que se creen nuevas zonas de servicio en las autopistas existentes. Además, la mayoría de las concesiones expiran después del 2005. Así pues, TotalFina y Elf deberían ver sus concesiones expirar para [...] de sus estaciones (un [...]*). Hay que señalar que los acuerdos firmados entre las sociedades de autopistas y las petroleras en 1992 permiten a estas últimas ver su subconcesión automáticamente prorrogada si invierten en la estación en cuestión. TotalFina utilizó esta posibilidad en [...] de sus gasolineras (o sea, un [...]* entre 1993 y 1999. TotalFina explica que estos acuerdos estarían en curso de renegociación aunque el resultado final de estas negociaciones es incierto. Además, TotalFina alega que aunque los acuerdos siguieran tal como ahora, conservar todas las estaciones que expiran en el 2005 requeriría inversiones sustanciales. Pero no hay que olvidar que tales inversiones presentarían beneficios importantes y garantizarían un mantenimiento de la posición de mercado de TotalFina/Elf.
208. Las únicas nuevas gasolineras que se crean lo son en tramos de autopista recientemente puestos en servicio. En los cinco últimos años (1995-99) se publicaron y concluyeron 33 concursos por parte de los gestores de autopistas, de los cuales 11 fueron infructuosos o se aplazaron. Esto representa un aumento anual del número de gasolineras en autopista de menos del 1,5%. El aumento en volumen es menor ya que en general las nuevas estaciones se construyen en ejes donde el tráfico esperado es menos importante que en los ejes existentes. En general es necesario uno o dos años para acabar la construcción de una gasolinera de autopista, contando el tiempo necesario para la obtención de los permisos y el desarrollo de los procedimientos de concurso.
209. Debido a la escasa tasa de renovación de las concesiones, es poco probable que nuevos llegados, como las grandes y medianas superficies, motores de la competencia en el mercado de fuera de las autopistas, entren en este último mercado. Con una sola excepción (la estación concedida a Leclerc, que practica, por otra parte, precios inferiores a la media), ninguna cadena de supermercados está presente actualmente en las autopistas francesas.
210. Durante los diez últimos años sólo se asignaron tres estaciones de autopista por concurso a compañías que no estaban ya presentes en las autopistas francesas antes de 1989. Una fue atribuida a la marca Leclerc (cadena francesa de hipermercados) y los dos otras a Dyneff (un independiente).

5.2.1.4. Conclusión: un mercado ya poco competitivo con TotalFina como líder

211. La diferencia de precio entre la gasolinera de Leclerc y la media del mercado es la mejor ilustración, seguramente, del bajo nivel de competencia existente actualmente en el mercado de la venta de combustible en autopistas. Esta estación propone la gasolina sin plomo de 95 a aproximadamente [...] céntimos menos (un [...]*) que los precios ofrecidos por las estaciones no directamente adyacentes pero situadas en la misma autopista. Esta gran diferencia de precio no impide, al parecer, a esta gasolinera lograr beneficios aunque tiene costes similares a los de las otras gasolineras de autopista. Estas diferencias de precio figuran en el cuadro siguiente, que recoge los precios por litro de sin plomo de 95 durante cinco semanas en 1998-99 en el tramo de autopista A31 entre Beaune y Toul.

[...]*

Km	Marca	Nombre de la estación	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	Media
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						
red	Media petroleras							
red	Media gran superficie							

Fuente: TotalFina para las estaciones y Opal para las petroleras medias y las grandes y medianas superficies nacionales.

212. Estas diferencias indican que los precios en autopista son probablemente más elevados que en una situación puramente competitiva. TotalFina avanza que esta diferencia se explica solamente por el hecho de que los costes para las gasolineras son aproximadamente [...] céntimos más altos por litro con relación a los costes en una estación de fuera. Esta estimación procede de la UFIP (Unión Francesa de la Industria Petrolera) pero no explica enteramente las diferencias de precio constatadas entre las estaciones de autopista y de fuera, tal como lo ilustra el cuadro anterior y, además, parece contradecir una diferencia de costes facilitada por TotalFina entre estaciones de fuera y de dentro de autopista, que parece mostrar una ventaja en términos de costes y margen en favor de las estaciones de autopista:

Diferencia autopista/fuera autopista, céntimos por litro	
Margen bruto	[...]*
Costes variables	[...]*
Márgenes netos	[...]*
Costes fijos	[...]*
Amortización	[...]*
Ingresos varios	[...]*

Nota: según TotalFina, los valores positivos indican un coste o un margen unitario más elevado en la red de autopistas con relación a la red de fuera.

213. En su respuesta a la comunicación de infracciones TotalFina impugna la validez de ambas estimaciones explicando que no tienen en cuenta algunos elementos de costes y propone fijar el sobrecoste de la explotación de gasolineras en autopistas en [...] céntimos por litro (incluyendo todos los impuestos). Sin embargo, tal cifra sigue sin

explicar la gran diferencia de precio de aproximadamente [...] céntimos entre la estación Leclerc, que es rentable, y las otras estaciones administradas por petroleras en la autopista A31.

214. Del mismo modo, en un documento interno TotalFina considera los beneficios de la inversión en la construcción de nuevas gasolineras de autopista o de su rehabilitación en el [...] y el [...], respectivamente. Estos porcentajes deben compararse con el [...] y el [...] para las estaciones Total situadas sobre grandes ejes o en zona urbana o suburbana. [...]. TotalFina indica en su respuesta a la comunicación de infracciones que los porcentajes de rentabilidad de la inversión para la construcción de las últimas estaciones de autopista [...]. Incluso si esto fuera cierto (TotalFina sólo proporciona tres ejemplos de construcción de estaciones fuera de autopista para el período 1997-99), esto no desmiente para nada la validez de la constatación anterior en el sentido de que las gasolineras de autopista son más rentables que las de fuera.
215. Como se explicó anteriormente, TotalFina ve su posición como la de líder del mercado de venta de combustible. Esta posición es obvia en el mercado de las autopistas, donde TotalFina es prácticamente [...] más importante que su competidor inmediato, Elf. El cuadro siguiente, que resume los concursos realizados para construir nuevas gasolineras en autopista durante los 5 últimos años, es también ilustrativo de la posición de TotalFina. De 22 proyectos realizados, Total decidió no participar en el procedimiento en [...] ocasiones [...]. De las [...] veces en que participó, fue seleccionada en [...] ocasiones.

[...]

Período 1995-99	Beneficio	Insuficiente rentabilidad	Presencia cercana	Participación
Sin éxito/aplazado				
Total				
Fina				
Elf				
Shell				
Esso				
Avia				
BP/Mobil				

216. En conclusión, el estado actual de la competencia en el mercado de la venta de combustibles en autopista está próximo a una situación de predominio ejercida única o conjuntamente por TotalFina, en la que esta empresa desempeña el papel de líder.

5.2.2. Situación tras la concentración - Incidencia de la operación en la competencia

217. La nueva entidad tendrá una presencia significativa en todos los tramos de autopista del territorio francés. El índice de concentración HHI pasaría de 2 444 a 4 004, lo que indica un nivel de concentración extremadamente elevado. Sus cuotas de mercado serán las siguientes.

	Cuota en número de estaciones	Cuota en volumen	
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%]*	
Otros	[< 5%]*	[< 5%]*	

218. Además de su predominio en los mercados de fuera de red de combustibles y en la cadena logística petrolera, tras la fusión TotalFina/Elf se beneficiaría de una cobertura inigualada en número de estaciones y amplitud geográfica. Eso le daría los medios de vigilar de cerca el comportamiento de cada uno de sus competidores y de castigarlos, eventualmente, si eligieran una política de precios agresiva en un determinado tramo. En efecto, cada uno de los grandes protagonistas (BP, Esso y Shell) tendría una gran proporción de sus gasolineras de autopista inmediatamente adyacentes a una estación del grupo TotalFina/Elf. Este punto queda ilustrado por el siguiente cuadro, que contabiliza el número de gasolineras, por marca y en un mismo tramo de autopista, inmediatamente adyacentes a una estación TotalFina/Elf, situadas entre dos de ellas o inmediatamente adyacentes a un par de gasolineras 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. La presencia de gasolineras por pares e intercaladas entre dos gasolineras TotalFina/Elf permitiría a esta última idear acciones de represalia contra un competidor sin por ello afectar a la actividad de otros competidores. El ejemplo de los precios de la estación Leclerc demuestra que una estación tiene un impacto directo en los precios de las dos estaciones inmediatamente adyacentes y más concretamente en la siguiente. Así pues, si un competidor decidiera aumentar la competencia a través de los precios, no sabría si sería seguido por otros y correría el riesgo de ver a TotalFina/Elf ejercer represalias selectivas contra una parte sustancial de sus gasolineras. Dado el tamaño de TotalFina/Elf con relación a cada uno de sus competidores ([...]*) los costes de una guerra de precios se distribuirían desigualmente con relación al flujo de caja de las gasolineras de autopista.
220. Después de la operación TotalFina/Elf tendría fuertes incentivos para aumentar sus precios y/o la calidad de sus servicios. En primer lugar, como se explicó más arriba, la

estructura de mercado de la venta de combustible de autopista es propicia a una rigidez a la baja y una facilidad para el alza de los precios. TotalFina/Elf tendría los medios de castigar a todo competidor que no siguiese su política o se opusiese a ella.

221. En definitiva, la operación notificada supondría una nueva degradación sensible de la estructura de la competencia para la venta de combustible en las autopistas francesas, donde la competencia ya es limitada. La operación TotalFina/Elf supone la creación de una posición dominante en este mercado.

6. VENTA DE COMBUSTIBLE PARA AVIONES

6.1. Mercado de referencia

222. El combustible utilizado en los motores (o reactores) de avión es el queroseno. Aunque similar al queroseno doméstico (utilizado en calefacción, en particular en el Reino Unido), está sometido a exigencias estrictas de calidad. En decisiones previas (BP/Mobil, Shell/Gulf Oil, Exxon/Mobil), la Comisión concluyó que los carburantes para aviones constituían un mercado distinto al de otros combustibles (como la gasolina para automóvil, el gasóleo o el combustible marino). TotalFina apoya también este punto de vista.
223. La parte notificante mantiene que los carburantes para aviones forman un mercado de dimensión europea, dado que se venden mediante concursos para contratos de suministro mundiales concedidos por las distintas compañías aéreas, que exigen proveedores que suministren el producto en los distintos aeropuertos del mundo. Además, el precio se fija sobre la base de las cotizaciones Platt's, de modo que los precios del combustible para aviones en los mercados en petrolero son muy parecidos en todos lados.
224. La Comisión considera que estos hechos no permiten concluir la existencia de un mercado único de dimensión europea. Es necesario distinguir la producción de carburantes para aviones de su suministro y entrega en lugares determinados ya que la infraestructura logística puede limitar el campo geográfico de la competencia.
225. Incluso si probablemente el precio en refinería y el precio en los mercados en petrolero son parecidos, ello se debe a la naturaleza del producto y a una similitud general de los precios de los productos derivados del petróleo refinados. Dada la tarificación uniforme de las materias primas (petróleo bruto) y la estructura más o menos uniforme, a escala europea, de los costes de refinado y transporte, se puede esperar, como para otros productos derivados del petróleo refinados, que el precio de los carburantes para aviones sea también uniforme a nivel europeo. Cuando se examina, en cambio, el suministro de carburantes para aviones en algunos aeropuertos, el carácter europeo de este mercado se esfuma. Aunque es cierto que las compañías aéreas convocan licitaciones a escala mundial, no eligen necesariamente un único proveedor para su suministro en todos los aeropuertos que utilizan sino que, al contrario, seleccionan a la empresa que presenta la oferta más interesante aeropuerto por aeropuerto, en función de las ventajas relativas de los proveedores en cada lugar.
226. Además, el precio al cual se factura el avituallamiento de los aviones en combustible puede variar de un contrato a otro. Como lo indica la parte notificante, a la cotización Platt's el proveedor debe añadir el precio de entrega a bordo del carburante, es decir, la logística para transportar el producto a su destinatario (transporte del producto hasta el aeropuerto, almacenamiento y entrega a bordo). Se constatan entonces algunas

divergencias de precios entre aeropuertos, que se explican por el coste de traslado desde la refinería o el depósito de importación.

227. El ambiente competitivo puede también diferir entre aeropuertos o regiones. Estas diferencias son imputables principalmente a la infraestructura de distribución de los carburantes en los distintos aeropuertos, que es en general consustancial a cada uno de ellos. Por esta razón, los proveedores deben no sólo producir carburantes para aviones para poder ganar los mercados de las compañías aéreas, sino también tener acceso a la infraestructura de distribución y avituallamiento propia de cada aeropuerto para poder comercializar efectivamente su producto hasta el eslabón final de la cadena de suministro, es decir el avituallamiento del avión.
228. Pueden existir mercados limitados en un aeropuerto determinado. Por lo tanto, del lado de la demanda, si el precio del carburante para aviones aumenta en un aeropuerto, una compañía aérea no está en condiciones de dirigirse a otro aeropuerto para obtener el mismo carburante a un precio inferior, dadas las dificultades derivadas de la disponibilidad de franjas horarias. Por lo que respecta a la oferta, la capacidad de una petrolera de dejar de abastecer un aeropuerto para abastecer a otro depende de su acceso a la infraestructura logística. Así pues, la sustitución en lo tocante a la oferta también es limitada.
229. En este caso, los dos mercados en cuestión son los aeropuertos de Toulouse-Blagnac y Lyon-Satolas. TotalFina considera que ambos no constituyen una parte sustancial del mercado común.
230. Se trata, respectivamente, del tercer y cuarto aeropuerto francés por tráfico de pasajeros¹⁸. Ambos dan servicio a zonas de gran concentración industrial ya que Toulouse es el polo de la industria aeronáutica europea (Airbus o Ariane) y Lyon es la segunda mayor ciudad de Francia y un centro industrial y financiero importante. Los dos ofrecen una cobertura geográfica amplia de regiones aisladas y por ello tienen zonas de influencia grandes. La zona de influencia del aeropuerto de Toulouse cubre toda la región Midi-Pirineos y el único aeropuerto de importancia comparable sería el de Marsella que, sin embargo, está situado a varias horas por carretera de Toulouse. Sucede lo mismo con Lyon, que cubre una vasta zona geográfica del centro y sureste de Francia. El único aeropuerto de importancia comparable es el de Ginebra, en Suiza. Además, Lyon-Satolas y Toulouse-Blagnac están incluidos en la lista de aeropuertos que deben liberalizarse prioritariamente incluida en la Directiva relativa a los servicios de asistencia en escala¹⁹. En aplicación de esta Directiva la Comisión publica cuatro listas de aeropuertos que deben ser liberalizados con arreglo a la Directiva, clasificados por orden de importancia. Tanto Lyon como Toulouse están incluidos en la primera categoría ("aeropuertos cuyo tráfico anual es superior o igual a 3 millones de movimientos de pasajeros ó 75 000 toneladas de carga"). A efectos comparativos, en esta categoría se encuentran los aeropuertos de Frankfurt-Main, París, Londres (Heathrow y Gatwick), Amsterdam, Bruselas, Roma, Milán, etc. Por las razones anteriormente mencionadas, la Comisión considera que ambos constituyen partes sustanciales del mercado común.

¹⁸ Datos sobre el tráfico de ambos aeropuertos (1998): Toulouse: pasajeros: 4 800 000; carga: 46 000 toneladas; movimientos: 97 000; destinos: 25% del tráfico fuera de Francia. Lyon: pasajeros: 5 221 221; carga: 40 000 toneladas; movimientos: 108 355; destinos: 38% del tráfico fuera de Francia.

¹⁹ Directiva 96/76 del Consejo de 15 de octubre de 1996 relativa al acceso al mercado de la asistencia en escala en los aeropuertos de la Comunidad, DO L 272 de 25.10.1996, p 32.

6.2. Análisis desde el punto de vista de la competencia

231. La parte notificante reconoce la importancia que reviste el acceso a la infraestructura de suministro de un aeropuerto porque en todos los grandes aeropuertos, los lugares de almacenamiento, los sistemas de repostado por manguera y los camiones que sirven el combustible a bordo están administrados por uno o más grupos cuyos miembros son los proveedores de combustible que invierten en tales medios logísticos, y la puesta en común permite reducir los costes logísticos. Aunque estos medios logísticos sean utilizados en primer lugar por sus miembros, la parte notificante mantiene que esta situación no limita la oferta en un mismo aeropuerto, en la medida en que los grupos reúnen a un gran número de operadores o existen al menos dos grupos que reúnen a cada uno de los operadores. Además, en la mayoría de los casos existen cláusulas que fijan las condiciones de admisión de nuevos miembros, a condición de que respondan a criterios objetivos de tecnicidad y solvencia.
232. En el aeropuerto de Toulouse una agrupación de interés económico denominada GAT (Groupement pour l'Avitaillement de Toulouse) administra el almacenamiento del carburante para aviones y su puesta a bordo; a ella pertenecen TotalFina y Elf, cada uno al 50%. No hay ninguna otra agrupación o grupo competidor. En 1998 TotalFina y Elf suministraron la totalidad del carburante para aviones en este aeropuerto ([...]*³). La operación propuesta conducirá a la creación de un monopolio y aumentará los obstáculos a la entrada de otros competidores potenciales.
233. En el aeropuerto de Lyon una agrupación de interés económico denominada GALYS (Groupement pour l'Avitaillement de Lyon-Satolas) administra el almacenamiento del carburante y su entrega a bordo; a ella pertenecen TotalFina y Elf, cada uno al 50%. No hay ninguna otra agrupación o grupo competidor. En 1998 TotalFina y Elf suministraron la totalidad del carburante para aviones en este aeropuerto ([...]*). La operación propuesta conducirá a la creación de un monopolio y aumentará los obstáculos a la entrada de otros competidores potenciales.
234. La parte notificante destaca que la operación no creará ni reforzará una posición dominante en estos dos aeropuertos debido a las modificaciones introducidas en las actas constitutivas de ambas agrupaciones, GAT y GALYS, donde se han definido las condiciones de admisión de nuevos miembros (véanse apartados anteriores). El acceso de terceros estaría así garantizado a todo competidor que presentase una petición y cumpliera las condiciones objetivas de tecnicidad y solvencia. Aunque ningún competidor se haya manifestado en el aeropuerto de Lyon, la parte notificante comunica la existencia de una solicitud de Mobil, en julio de 1999, para el aeropuerto de Toulouse.
235. Ahora bien, las cláusulas modificadas de los contratos constitutivos de los grupos no impiden que, en consecuencia de la operación notificada, TotalFina/Elf adquiera una posición dominante en ambos aeropuertos. Es la creación, en sí, de tal posición que el Reglamento sobre concentraciones tiene por objeto impedir. La aplicación de este dispositivo no se ve afectada por la consideración, desarrollada en la argumentación de la parte notificante, de que dichas cláusulas pueden limitar las posibilidades de la nueva entidad de abusar de su posición dominante.

6.3. Conclusión

236. Por lo tanto, la Comisión considera que la concentración conducirá a la creación de una posición dominante monopolística en el mercado del suministro de carburante para aviones en los aeropuertos de Toulouse-Blagnac y Lyon-Satolas.

7. VENTA DE GAS LICUADO DE PETRÓLEO (GLP)

7.1. Mercado pertinente

7.1.1. Mercado de producto

237. Los gases licuados de petróleo (GLP) contienen butano o propano procedentes del refinado de petróleo o gas natural. Se puede distinguir el GLP utilizado como combustible para generar energía y el utilizado como combustible en automóviles. Como este último está incluido en el mercado de los carburantes, solamente el GLP utilizado como combustible se analizará en la presente parte.

238. En la producción total de una refinería la producción de GLP representa entre un 2% y un 4%. En 1998, de las 88 MT de productos refinados obtenidos en refinerías francesas 2,7 MT correspondieron a GLP (el 3,1% de la producción total).

- Descripción del producto

239. El GLP agrupa dos productos, el butano y el propano. A pesar de algunas diferencias técnicas (presiones y temperaturas de ebullición diferentes que determinan el método de almacenamiento y acondicionamiento), ambos productos son intercambiables para la mayoría de los usos (a excepción del GLP para automóvil, que es una mezcla de propano y butano). Por ejemplo, el butano se utiliza con fines principalmente domésticos envasado en bombonas para estufas, producción de agua caliente y para cocinar. También, a granel, con fines principalmente industriales, dado que su uso doméstico está limitado por el hecho de que pierde su naturaleza gaseosa a una temperatura inferior a 0°C. El propano se utiliza con fines domésticos idénticos y para la producción de energía en el ámbito profesional ya que sus características técnicas le hacen apto para una distribución a granel (en cisternas), cualesquiera que sean las condiciones climáticas.

240. Por su carácter peligroso la comercialización, el transporte y el almacenamiento de GLP están regulados tanto a nivel nacional como europeo.

- Métodos de acondicionamiento

241. Existen indicaciones que tienden a destacar que podrían existir tres mercados del GLP distintos: el GLP envasado, el vendido a granel para uso doméstico y el GLP a granel para uso profesional. Por otra parte, los mismos proveedores asumen esta clasificación. Estos tres mercados se distinguen por diferencias en los métodos de distribución, los usos y las cantidades consumidas.

242. El GLP envasado se vende en bombonas cuyo peso puede ir de 5,5 a 35 kilos y se utiliza principalmente para usos domésticos: agua, calefacción, cocina y bricolaje. Puede utilizarse también con fines profesionales: por ejemplo, para restauración, saneamiento térmico, estanqueidad, obras públicas, etc. Se vende en las estaciones de servicio, las grandes superficies y a través de la red tradicional (quincallerías,

ultramarinos, bares). La logística de distribución incluye centros envasadores (45 en Francia). En Francia, este GLP representa un 25% (0,81 MT) de las ventas de GLP para todos los usos. La venta de bombonas desciende anualmente una media del 2% al 3% como resultado de dos movimientos contrarios: una reducción de las ventas de butano doméstico, un nivel constante de las ventas de propano profesional y una progresión de las ventas de pequeñas bombonas (6 kg), que constituyen un nuevo producto destinado al mercado de la energía de ocio, la cocina y las estufas complementarias.

243. El GLP vendido a granel para uso principalmente doméstico (conocido como "segmento de pequeño granel") se suministra en pequeñas cisternas de 0,5 a 1,7 toneladas. Estas cisternas se ponen a disposición de clientes cuyo consumo anual no supera 12 toneladas. Las cisternas, enterradas o aéreas, se instalan en el exterior de las casas de los consumidores particulares y a una determinada distancia de ésta. Este GLP se utiliza principalmente para calefacción, cocción y producción de agua caliente y es distribuido esencialmente a través de los propios operadores. Las ventas en Francia ascienden a 1,22 MT, representan un 40% de las ventas de GLP sin distinción de usos y están en progresión (+ 0,38 MT desde 1990).
244. El GLP vendido a granel para uso profesional (conocido como "segmento de granel medio y grande") se vende en cisternas medias y grandes de 1,75 a 50 toneladas instaladas en industrias. El consumo anual de este GLP es superior a 12 toneladas por cliente y se utiliza para todos o parte de los usos siguientes: calefacción de grandes locales, hoteles, restauración, procesos industriales, calefacción de invernaderos, sector agroalimentario (secado de cereales, tabaco, etc), suministro de vapor, etc. Este GLP es distribuido por los propios operadores, que disponen de su organización de venta y servicio al cliente. Las ventas en Francia ascienden a 1,00 MT, representan un 30% de las ventas de GLP sin distinción de usos y están en progresión, aunque menos fuerte que en el segmento de pequeño granel (+ 0,10 MT desde 1990).
245. No obstante, no es necesario determinar si existe uno o varios mercados distintos de GLP en función del método de acondicionamiento o la utilización final ya que el análisis para la competencia de los efectos de la concentración notificada no se ve afectado por esta distinción.
- El GLP, un mercado de producto distinto
246. TotalFina avanza que el GLP no constituye un mercado de producto distinto puesto que existiría una serie de productos de sustitución. Como energía para calefacción y cocción, la parte notificante destaca los combustibles minerales sólidos (carbón, lignito, madera), el fuelóleo doméstico, el gas natural, la electricidad y las energías renovable (energía solar). Para el sector industrial destaca el gas natural, la electricidad, los combustibles minerales sólidos (carbón, lignito) y el fuelóleo pesado.
247. Sin embargo, ninguna de estas fuentes de energía parece pertenecer al mismo mercado de producto que el GLP. En primer lugar conviene señalar que los usos correspondientes al GLP envasado se prestan mal a una conversión a otras fuentes de energía, como el fuelóleo doméstico. Los compradores de GLP en bombona destinan esta energía a un uso particular (calefacción complementaria, cocción, soldadura, etc.) al cual no corresponde el fuelóleo doméstico. Esta falta de sustitución procede de lo cómoda que resulta esta forma de acondicionamiento del GLP más bien que de los precios relativos o de su valor calorífico con respecto a las energías alternativas.

248. El paso de una fuente de energía a otra supone una modificación importante de las instalaciones (caldera, cambio del quemador, compra de una nueva cuba o cambio de tuberías y forma de almacenamiento) y, por lo tanto, un gasto elevado. En caso de aumento del precio del GLP, los costes de cambio a otra fuente de energía, a corto plazo, no son compensados por el encarecimiento del GLP.
249. Sólo un cambio al gas natural puede producirse bastante fácilmente con ajustes y costes razonables. Sin embargo es necesario, en primer lugar, que la red de gas natural alcance geográficamente a la demanda. Por lo que se refiere al GLP en bombona para uso doméstico (coccción), existen en toda Francia [...] de clientes del gas natural (GdF) contra [...] para el GLP en bombona [...]. Como la red de gas natural no cubrirá el conjunto del territorio francés, habrá siempre una demanda distinta para el GLP²⁰.
250. Las respuestas de los distintos usuarios de GLP indican el gas natural como la fuente alternativa de energía más parecida al GLP, siempre que una conexión a la red sea posible. Por ejemplo, para una utilización agrícola como el secado de cereales el GLP se utiliza igual que el gas natural ya que es la única forma de energía que permite utilizar directamente el aire de combustión en el secadero sin pasar por un intercambiador de calor aire-aire. En los sectores del vidrio, fundición y cerámica, la elección del GLP como fuente de energía de secado triunfa sobre la electricidad, cuyo coste de utilización es cinco veces superior, sobre el fuelóleo pesado porque contamina y sobre el gas natural cuando éste no es distribuido por GdF a los centros de producción. Un fabricante de embalajes en fibra de celulosa (para envasar frutas y botellas) pasó del fuelóleo pesado al GLP por razones de limpieza y también debido al pobre rendimientos energético del fuelóleo pesado. En el sector de los alojamientos colectivos, el GLP se utiliza en las zonas rurales que no disponen de gas natural. Según las sociedades de construcción consultadas, esta energía se elige por ser más económica que la electricidad, más limpia y por plantear menos problemas de suministro que el fuelóleo doméstico.
251. El siguiente ejemplo es una ilustración de la falta de competencia inmediata entre fuentes alternativas de energía. [...].*
252. Un examen de la evolución de los precios del GLP demuestra tendencias divergentes entre el GLP y las otras fuentes de energía. Según cifras proporcionadas por TotalFina, estos precios habrían sufrido las evoluciones siguientes entre diciembre de 1982 y diciembre de 1998.

Céntimos/kWh	Diciembre 1982	Diciembre 1992	Diciembre 1998
GLP	33,8	32,8	39,0
Gas natural	24,2	24,1	24,4
Electricidad	54,5	74,2	71,5

Fuente: ATEE, febrero de 1999 - Formulario CO.

²⁰ La red de distribución de gas natural en Francia cubre 6 705 municipios (de un total de 36 000). Gaz de France prevé la conexión anual de 400 nuevos municipios durante los tres próximos años.

253. Resulta así que la divergencia de precios entre el GLP y el gas natural aumentó durante los 17 últimos años. A pesar de esta divergencia creciente, según TotalFina, la clientela que posee una cisterna siguió aumentando y la clientela para las bombonas sólo disminuyó ligeramente. La divergencia es similar para el GLP de uso doméstico o profesional, como lo demuestra el cuadro siguiente proporcionado por TotalFina.

Precio en céntimos por kWh (1999)	Casa individual	Gran industria
Gas natural	24	7
Fuelóleo doméstico	19	10
GLP	39	24
Electricidad	58	26

Fuente: ATEE, febrero de 1999 - Formulario CO.

254. El cuadro siguiente ilustra, para el período 1988-98, los movimientos entre energías en viviendas individuales en caso de sustitución de los sistemas de calefacción central ([...]*).

[...]*

Energía	Fuelóleo doméstico	Gas	Electr.	Carbón	GLP	Otros	Total
Antes de sustitución							
Después de sustitución							
Evolución							

Fuente: TotalFina- Centre d'études et de recherche économique sur l'énergie.

255. Se constata un porcentaje de sustitución positivo en favor del GLP pero también del gas natural canalizado. Al contrario, bajan energías como el fuelóleo doméstico, la electricidad o el carbón. Las "otras" fuentes de energía incluyen nuevas formas, como la energía solar.
256. Un criterio significativo del grado de competencia que podría existir entre fuentes alternativas de energía es la correlación entre las variaciones de sus precios. Si dos fuentes alternativas de energía son sustituibles y, en consecuencia, pertenecen al mismo mercado, un aumento del precio de una debería implicar un cambio del precio de la otra. En otros términos, si ambas pertenecieran al mismo mercado de producto sus precios relativos deberían seguir los mismos movimientos en un período de tiempo dado. En este caso, existiría una correlación entre las variaciones de los precios de las dos fuentes.
257. Sin embargo, el análisis de correlación de la Comisión puso de manifiesto que el GLP no pertenece al mismo mercado que el fuelóleo o la electricidad²¹. Este análisis se basa en los precios del GLP, el fuelóleo y la electricidad (período: 1/95 a 7/99) facturados a cinco categorías de clientes: clientes domésticos, sector terciario (hostelería, administraciones, etc.), pequeña industria, industria media y gran industria (Fuente: "Les prix de l'énergie", Association Technique Energie -Environnement). Estas categorías representan todas las formas de acondicionamiento (granel doméstico, granel profesional y granel medio y grande) y las distintas cantidades de GLP proporcionado. El cuadro siguiente muestra los grados de correlación (R²) constatados:

²¹ Este análisis no tuvo en cuenta al gas natural dado que se trata de un sustituto razonable del GLP (al ser más barato), a condición de que la red de gas llegue al cliente, como se indica aquí.

Correlación entre GLP, fuelóleo y electricidad

[...]*

	GLP doméstico	GLP terciario	GLP pequeña industria	GLP media industria	GLP gran industria
Fuelóleo					
Electricidad					

258. Los grados de correlación son muy bajos (más para la electricidad que para el fuelóleo). En resumen, esto significa que la política de precios del GLP no sufre presiones de las fuentes alternativas de energía lo que constituye un indicio claro de la existencia de mercados distintos de la energía.
259. Un análisis de la evolución de los márgenes brutos existentes en el mercado del GLP muestra una tendencia al alza que sería difícil de explicar si existiera actualmente una competencia efectiva de otras fuentes de energía.

Variación de los márgenes brutos del GLP (1996-98)

[...]*

	Bombonas		Pequeño granel		Medio y gran granel	
Parte notificante						
Competidor grande 1						
Competidor grande 2						
Competidor pequeño						
Industria media						

Fuente: respuestas a los cuestionarios de la Comisión.

260. Los márgenes brutos evolucionaron positivamente durante los últimos tres años. Esta evolución, que afecta a participantes de todos los tamaños, indica que los productores de GLP no debieron adaptar sus precios de venta al cliente para hacer frente a la competencia del fuelóleo u otra fuente de energía.
261. En su respuesta a la comunicación de infracciones, TotalFina redefine los mercados pertinentes según los usos que hacen del GLP (cocción, calefacción doméstica, materia prima para la petroquímica, fuente de energía en industria) y procura demostrar que, para cada uno de estos usos, el GLP hace frente a una fuerte competencia por parte de otras energías. Además, explica que los cálculos de correlación efectuados por la Comisión estarían falseados al ser los datos mensuales mientras que, al contrario que el GLP y el fuelóleo doméstico, los precios de la electricidad y el gas natural sólo variarían anualmente. Por otra parte, TotalFina proporcionó estimaciones de elasticidad calculadas a petición suya por [...]*.
262. Con respecto a la cocción, el GLP podría ser sustituido por el gas natural (en las zonas servidas por la red) y la electricidad. En el caso del gas natural, se trata de situaciones en que el gas canalizado llegaría a la puerta del consumidor de GLP. La sustitución del GLP por el gas natural requiere ajustes menores de los equipos domésticos. Según TotalFina, un aumento del precio relativo del GLP implicaría el aumento de abonados a GdF (el gestor de la red de gas francesa) en número suficientemente importante para que dicho aumento de precio no fuera ventajoso.

263. Sin embargo, hay que señalar que este argumento sólo podría ser válido en la zona de Francia cubierta por la red gasera. Recuérdese que GdF bajó considerablemente sus tarifas durante 1999 mientras que los precios del GLP envasado tendieron más bien a aumentar al mismo tiempo. Es poco probable que una diferencia de precios del [...] entre el GLP envasado y el gas natural lleve al consumidor a abonarse al gas natural de GdF.
264. Por otra parte, la sustitución por la electricidad se debería a la combinación de dos factores. Por una parte, los hogares disponen cada vez más de aparatos que pueden funcionar con GLP o electricidad (como una cocina con dos fuegos eléctricos y dos de GLP) de tal forma que los consumidores podrían entonces elegir entre GLP y electricidad en función de sus precios relativos. Por otra parte, los aparatos que funcionan con GLP serían sustituidos por aparatos eléctricos.
265. Ninguno de ambos argumentos parece convincente. Según un estudio del [...], en las zonas en que no hay gas el [...] de los hogares están equipados con GLP o GLP y electricidad para cocinar. Cada método de cocción tiene sus ventajas y sus inconvenientes. Tal como TotalFina lo explica, para la cocción los gases en general presentan inconvenientes de comodidad y seguridad con relación a la electricidad pero sensibles ventajas en términos de coste. Por esta razón siguen siendo la solución preferida de numerosos hogares, en particular los de renta baja. TotalFina explica también que más de una cuarta parte de los hogares utilizan equipos mixtos que funcionan con GLP y electricidad y afirma que estos hogares consumirían más electricidad que GLP si los precios relativos variasen. Sin embargo puede excluirse razonablemente que la mayoría de los consumidores estén constantemente informados de las divergencias de precios relativos (por unidad calorífica) entre el GLP y la electricidad y procedan en consecuencia. Lo mismo ocurre con la elección de los equipos. Según los documentos presentados por TotalFina, esta selección se hace sobre todo en función del importe de la inversión y la comodidad de utilización (rapidez, calidad de la cocción, etc). Por último, conviene destacar que el [...] consideró que la elasticidad cruzada entre el GLP y la electricidad para cocinar sería del orden del [...]. Esto quiere decir que un aumento de precio del [...] implicaría una reducción menos importante de las ventas y sería, por lo tanto, inevitablemente rentable.
266. Por lo tanto, se deduce que, para cocinar, el GLP en bombona no forma parte del mismo mercado que el gas natural o la electricidad.
267. Con respecto al GLP como fuente de calefacción doméstica, TotalFina proporcionó numerosos estudios que demostrarían una fuerte posibilidad de ser sustituido por el fuelóleo doméstico, la electricidad y la madera. Este reemplazo se produciría en el momento de un cambio de sistema de calefacción y al elegir la fuente de energía para las viviendas con varias fuentes de calefacción.
268. Sin embargo, al examinar los estudios presentados se constata que la elección de una fuente de energía de calefacción está condicionada por la instalación de una calefacción central; que la decisión de instalar o cambiar un sistema de calefacción central depende poco de los precios relativos de las distintas energías sino más bien de la avería del sistema anterior y de los ahorros disponibles en los hogares; y que cuando una vivienda debe ser equipada con un sistema de calefacción, los consumidores eligen entre las distintas fuentes de energía en función, entre otros elementos, de los precios relativos de las distintas energías. Según TotalFina, si los precios del GLP aumentaran un [...] de las viviendas que habrían elegido equiparse ese año con GLP elegirían otra instalación

y, en consecuencia, otra fuente de energía. Esta estimación presenta sesgos estadísticos no desdeñables pero aunque se aceptase, el número de calefacciones que deben sustituirse o instalarse y que podrían funcionar con GLP representa una escasa proporción ([...]*) del parque total de viviendas con calefacción de GLP. Esto quiere decir que un aumento uniforme de los precios del GLP del [...]* implicaría potencialmente una pérdida de clientela de un máximo del [...]* y sería, por lo tanto, ventajoso. Según TotalFina, en un período de tres años ello equivaldría a una pérdida de clientela de cerca del [...]*.

269. Además, según TotalFina, un [...]* de las viviendas calentadas con GLP dispondría de otra fuente de energía (como madera o radiadores eléctricos). TotalFina facilitó una estimación de la elasticidad con respecto al precio de la demanda para el GLP del [...]*. Así, si el precio del GLP aumentara, ceteris paribus, un [...]*, la demanda bajaría un [...]*.
270. En total, si los precios del GLP aumentaran un [...]*, ello implicaría una pérdida máxima de ventas, a tres años, de un máximo del [...]*. Tal pérdida sería más que compensada por el aumento de los beneficios, que sería proporcional al aumento de precios (se puede considerar, en una primera aproximación, que un aumento de precios se traduce enteramente en beneficios). Dadas las hipótesis de TotalFina, sería necesario un margen unitario de más del [...]* para que un aumento de precios del [...]* no fuera ventajoso. Recuérdese a este respecto que el cociente entre el resultado de explotación por tonelada y el precio de venta por tonelada de TotalFina era del orden del [...]* en 1998.
271. Con respecto al GLP en cisterna utilizado en la petroquímica y la industria, resulta de los estudios que TotalFina presentó que las variaciones de precios entre el GLP y las otras fuentes de energía no están relacionadas. Por otra parte, un informe del [...]* acerca de la utilización del GLP en la petroquímica pone de manifiesto que un aumento del [...]* de su precio con relación al de la nafta implicaría una reducción del [...]* del GLP consumido con respecto a la nafta consumida. Este escaso impacto se debería a dificultades técnicas de los vapocraqueadores. En efecto, las proporciones relativas de GLP, nafta y fuelóleo determinan la producción de los vapocraqueadores. Las variaciones posibles del GLP utilizado con relación a otras fuentes de energía pueden ser explicadas por decisiones de ajuste de la producción de los vapocraqueadores, independientemente de sus precios relativos, o por arbitrajes en la oferta entre varias utilidades del GLP.
272. Por todo ello hay que concluir que el GLP forma un mercado distinto al de las otras fuentes de energía, con la posible excepción del gas natural, cuya conexión previa a las instalaciones del cliente es una condición para que pueda actuar como sustituto.

7.1.2. Mercado geográfico pertinente

273. El mercado geográfico del GLP es nacional. El GLP es un producto que se transporta en general en cortas distancias, pero, sin embargo, las zonas de influencia de cada depósito o centros de embotellado coinciden y parece difícil aislar una zona con relación a otras. Con respecto al mercado del GLP para uso doméstico vendido en bombona, en un mismo Estado los productos son homogéneos y están sujetos a una normativa uniforme. El mercado está dominado por redes de venta establecidas por las compañías petroleras y las grandes y medianas superficies, que tienen políticas de precios a nivel nacional. En este caso concreto, el mercado geográfico en cuestión es Francia. Como se explicará en

los apartados siguientes, algunos operadores tienen una estructura logística más amplia que otros; estos últimos se basan en contratos de intercambio con los primeros para poder cubrir la totalidad del territorio.

7.2. Funcionamiento del mercado

7.2.1. Estructura de la oferta: los protagonistas del mercado

274. El número de protagonistas que operan actualmente en el mercado del GLP es de 7. Se trata, además de TotalFina y Elf, de Butagaz, Primagaz, Repsol, Air Liquide y Vitogaz. Por lo que se refiere a Air Liquide, [...]*. Vitogaz tiene vínculos financieros con Elf y TotalFina y su capital está distribuido entre TotalFina (34%) y Rubis (66%). Rubis es una sociedad en comandita que tiene como principales accionistas a [...]* y a [...]*. Las partes que quieren concentrarse no poseen ninguna participación en Butagaz ni en Primagaz. Las cuotas de mercado de los distintos protagonistas son las siguientes:

Cuota de mercado del GLP en Francia

GLP total	1998
Elf Antargaz	[15-25%]*
Totalgaz	[15-25%]*
Air Liquide	[< 5%]*
TotalFina-Elf-Air Liquide	[40-50%]*
Butagaz	[20-30%]*
Primagaz	[10-20%]*
Vitogaz	[< 5%]*
Esso	[< 5%]*
Repsol	[< 5%]*
Mobil	[< 5%]*

GLP embotellado	1998
Elf Antargaz	[15-25%]*
Totalgaz	[15-25%]*
TotalFina-Elf	[35-45%]*
Butagaz	[30-40%]*
Primagaz	[10-20%]*
Otros (Vitogaz, Repsol, Air Liquide)	[< 5%]*

Ventas de GLP en pequeño granel	1998
Elf Antargaz	[15-25%]*
Totalgaz	[15-25%]*
Air Liquide	[< 5%]*
TotalFina-Elf-Air Liquide	[40-50%]*
Butagaz	[25-35%]*
Primagaz	[10-20%]*
Vitogaz	[< 5%]*
Otros	[< 5%]*

Ventas de GLP en medio y gran granel	1998
Elf Antargaz	[20-30%]*
Totalgaz	[15-25%]*
Air Liquide	[5-15%]*
TotalFina-Elf-Air Liquide	[55-65%]*
Butagaz	[10-20%]*
Primagaz	[10-20%]*
Vitogaz	[< 5%]*
Otros	[< 5%]*

Fuente: [...]*

275. Del mismo modo, TotalFina y Elf están muy presentes en el almacenamiento y poseen depósitos de importación en el conjunto del territorio francés. Estos depósitos son necesarios para todos los protagonistas en el mercado porque Francia es estructuralmente importadora de propano. Hay que señalar que hasta ahora estos protagonistas llegaban a acuerdos de intercambio entre depósitos de importación, depósitos de almacenamiento y centros de embotellado para poder cubrir el conjunto de Francia.
276. Un cálculo de la proporción de las cantidades de almacenamiento de importación poseídas por cada protagonista da valores similares a las cuotas de mercado. El cuadro siguiente visualiza la proporción del capital de cada una de las empresas presentes en el mercado del GLP en términos de depósitos de importación.

Depósitos de importación

Depósitos	Capacidad (m ³)	TotalFina	Elf	Butagaz	Primagaz	Vitogaz
Norgal (Valle del Sena)	60 000	26.4%	52.7%			20.9%
Petit Couronne (valle del Sena)	53 000			100%		
Brest (oeste)	9 500				100%	
Donges (Nantes)	85 000		100%			
Cobogal (Gironde)	11 500	45%	15%		40%	
Pauillac (Gironde)	16 700			100%		
Port La Nouvelle (1) (sur)	8 100		100%			
Port La Nouvelle (2) (sur)	1 800			100%		
Geogaz (sur)	300 000	26.2%	16.7%	25.2%		
Lavéra (sur)	90 000				100%	

Fuente: Formulario CO

277. TotalFina y Elf tienen posiciones logísticas geográficamente complementarias. Tras la concentración, TotalFina/Elf adquirirá el control total de los depósitos de Norgal y Cobogal y, gracias a la adición de los depósitos del sur de Francia y de la costa atlántica, la empresa fusionada poseerá una cobertura geográfica en la logística que la hará autónoma de sus competidores (que figuran a continuación).
278. Por último, TotalFina y Elf tienen fuertes posiciones en términos de depósitos secundarios y de centros de embotellamiento. Las infraestructuras de almacenamiento del GLP en los depósitos de proximidad y en los centros de embotellamiento son herramientas importantes y necesarias en la medida en que permiten al GLP (energía utilizada prioritariamente en los sectores residencial, terciario y agrícola y en la pequeña

industria) estar disponible prioritariamente en el medio rural, en las pequeñas ciudades y en los polígonos más dedicados a la artesanía.

279. La necesidad de pasar por centros de almacenamiento tiene como consecuencia obstáculos importantes a la entrada y expansión en el mercado. Así pues, debido a la percepción de la peligrosidad del GLP, existe una normativa vinculante a nivel europeo y nacional que hace muy improbable la construcción de nuevos lugares de almacenamiento. Por lo tanto, sería muy costoso para un agente económico penetrar en el mercado del GLP y para un protagonista actual aumentar su cuota de mercado. A este respecto, los últimos años vieron un movimiento de concentración en el mercado francés del GLP.

7.2.2. Estructura de la demanda

280. La clientela del GLP está dividida en dos categorías: la de bombonas, esencialmente particulares, y la de granel, que se subdivide en particulares ([...])* y profesionales ([...]*). Conviene señalar que la venta de bombonas clásicas²² ha sufrido una ligera reducción del 2% anual. Al contrario, y sin tener en cuenta la subida anunciada de las ventas de GLP carburante, la venta en cisterna aumenta un 2-3% al año y constituye, pues, una perspectiva de crecimiento.

7.3 Análisis desde el punto de vista de la competencia

7.3.1. Posición combinada de TotalFina y Elf en la venta de GLP

281. La adquisición de Elf por TotalFina conduce a la creación de una posición dominante en los mercados del GLP en Francia. En efecto, con cuotas de mercado (1998) del [15-25%]* y el [15-25%]* TotalFina y Elf alcanzarán, reunidas, un [40-50%]* a nivel nacional. A esto es necesario añadir el [0-5%]* que posee Air Liquide. Por lo tanto, TotalFina/Elf tendría un control sobre alrededor del [40-50%]* de las ventas de GLP en Francia. Si se examinan los distintos mercados del GLP, TotalFina/Elf tendría un [35-45%]* de las ventas del embotellado, un [40-50%]* de las pequeñas cisternas de uso doméstico y un [55-65%]* de las grandes cisternas para uso profesional. Aunque la cuota de mercado combinada para el GLP embotellado es inferior a la del granel, la entidad fusionada podría también ejercer un poder de mercado asimilable a un dominio, tal como resulta de las consideraciones que figuran a continuación.

7.3.2. Posición de TotalFina y Elf en el suministro de GLP

- Producción

282. Las refinerías francesas produjeron en 1998 2,7 MT de GLP (alrededor del 60% butano y 40% propano). Por otra parte, se extraen 0,1 MT de gas natural, esencialmente en la zona de Lacq. El consumo total de GLP en Francia fue de 3,2 MT en 1998, incluidas 1,4 MT importadas.
283. Considerando la producción del GLP de refinerías y la extracción en Francia, TotalFina produce el [30-40%]* de la producción francesa y Elf el [10-20%]*, o sea, el [50-60%]*

²² Los productores de GLP han desarrollado últimamente una botella de 6 kg (las clásicas son de 13 kg), para dar un nuevo impulso a su utilización. La nueva botella es más ligera y en consecuencia más fácil de comprar, transportar e instalar.

conjuntamente. Gracias a su posición geográfica y a su red de distribuidores, la nueva entidad será la única en condiciones de distribuir GLP en todo el territorio.

- Almacenamiento de importación

284. Por lo que se refiere al almacenamiento de importación, conviene destacar que TotalFina y Elf disponen conjuntamente de los derechos sobre el 44% de las capacidades totales de los 9 depósitos de importación ([...]*) y que la entidad fusionada posee 5 de las 9 instalaciones de logística de importación.

285. Entre estas instalaciones de importación se puede citar el ejemplo de Norgal. El depósito de Norgal (Le Havre) es uno de las más grandes terminales de importación (60 000 m³) del Norte de Europa. Se trata del único depósito refrigerado de Francia que, por añadidura, es fácilmente accesible para las importaciones procedentes de las refinerías británicas y de la zona ARA (puede acoger a buques de cualquier tamaño y procedencia; en 1998 recibió 860 000 toneladas). Supone un 40% de las importaciones de GLP en Francia. Además de las participaciones de TotalFina y Elf, el 20,9% es propiedad de Vitogaz. Tras la operación, esta instalación será propiedad, al 79,1% de la entidad fusionada, que tendrá el control único de este depósito (mayoría de dos tercios de los votos) y podrá tomar unilateralmente cualquier decisión, lo que podría suponer comportamientos contrarios a la competencia, en detrimento del accionista minoritario como, por ejemplo, una negativa a abastecerse conjuntamente. Esto forzaría a Vitogaz (con 4 000 m³ de capacidad propia) a recurrir a barcos de tamaño más reducido y, en consecuencia, a aumentar sus costes. Lo mismo ocurre con el depósito de Cobogal que, tras la operación, sería controlado al 60% por TotalFina. Primagaz, el otro accionista, con un derecho a una capacidad de 4 600 m³, podría verse excluido, al igual que Vitogaz, de Norgal.

286. La entidad fusionada tendrá participaciones importantes en las instalaciones más estratégicas: 42,9% de Geogaz, en Lavéra; 60% de Cobogal, en Ambès y 79,1% de Norgal, en Harfleur.

- Acuerdos de intercambio de producto

287. Para participar hoy en día en el mercado del GLP los productores deben cubrir todo el territorio nacional, centrándose en una base logística adecuada (almacenamiento de las importaciones, centro de paso de cargas a granel o centro embotellador de bombonas). Esta base logística es propia o una de terceros utilizada en el marco del intercambio de productos. Como lo destaca en su respuesta un competidor, "durante los veinte últimos años, los distribuidores independientes de GLP en Francia desaparecieron al no haber podido lograr una posición de almacenistas que les permitiese el acceso directo o por intercambio al GLP a precios competitivos".

288. Los intercambios de productos permiten a un competidor estar presente en zonas geográficas donde no posee recursos propios y reducir así el transporte de los productos (clasificados en la categoría de "peligrosos"), limitar sus costes logísticos y reducir su precio de coste para seguir siendo competitivo en una zona dada. Los competidores buscan prestaciones de paso recíprocas en sus distintos centros y depósitos. En este caso, la sociedad propietaria del centro o depósito conduce el GLP mediante un transporte masivo para cederlo, en salida de depósito, a la sociedad a cambio de un paso (o intercambio). Estas prestaciones de paso o intercambio suponen cesiones recíprocas de productos, que se materializan por un sistema de intercambios equilibrados y que pueden representar más de la mitad de las cantidades comercializadas por las sociedades

distribuidoras. El cuadro siguiente recoge las fuentes de los intercambios para los distintos competidores. Puede verse que, tras la concentración, el grado de dependencia de los otros productores con respecto a la entidad fusionada sería significativo.

Dependencia de suministro de los negociantes en GLP

[...]*

	Total Gaz		Elf Antargaz		Primagaz		Vitogaz		Butagaz		Air Liquide	
	intercambios	Compras	intercambios	compras	intercambios	Compras	Intercambios	compras	Intercambios	Compras	intercambios	compras
Total	*	*										
Elf			*	*								
Primagaz					*	*						
Vitogaz							*	*				
Butagaz									*	*		
Air Liquide											*	*

Fuente: respuestas a los cuestionarios de la Comisión.

Este cuadro muestra la proporción que representan los intercambios de un proveedor con sus competidores en sus ventas totales de GLP. Por ejemplo, [...]* de las ventas realizadas por Vitogaz depende de sus intercambios con TotalFina y Elf.

El cuadro siguiente ilustra lo importantes que son para Primagaz, Vitogaz y Butagaz sus intercambios con TotalFina y Elf en el conjunto de su política de intercambios de GLP.

Intercambios: importancia relativa de TotalFina/Elf

[...]*

Primagaz	TotalFina/Elf Otros
Vitogaz	TotalFina/Elf Otros
Butagaz	TotalFina/Elf Otros

Fuente: respuestas a los cuestionarios.

289. Se ve que, en la medida en que estos tres competidores están obligados a recurrir a acuerdos de intercambio para cubrir una mayor parte del territorio de Francia, dependerán de TotalFina/Elf en más de [...]* de sus necesidades. Esta dependencia será especialmente marcada para Vitogaz y Primagaz. Así pues, a raíz de la operación, la política de intercambios equilibrados se romperá de modo que ningún competidor de TotalFina/Elf podrá proceder a compras o importaciones de GLP para cubrir la totalidad del territorio francés sin pasar por una refinería de TotalFina/Elf o por sus depósitos de importación.

- Depósitos secundarios y centros de embotellado

290. Conviene señalar que los distintos protagonistas, para asegurarse una cobertura geográfica suficiente, proceden a acuerdos de intercambio entre depósitos y centros de embotellado. Por lo que se refiere a los depósitos de distribución del interior, conviene subrayar que la entidad fusionada poseerá 48 de 112, lo que representa el [...]* de la cuota de mercado del GLP vendido. Respecto a los centros de embotellado, hay que señalar que TotalFina y Elf tendrán 13 en propiedad después de la reagrupación.

Además, la entidad fusionada tendrá una participación en común con un tercero en otros 9 centros. El cuadro siguiente ilustra las posiciones respectivas de los distintos protagonistas con respecto a los centros de embotellado.

Centros de embotellado

<i>Región</i>	<i>Elf</i>	<i>TotalFina</i>	<i>Butagaz</i>	<i>Primagaz</i>	<i>Vitogaz</i>
Norte	Valenciennes	Arleux	Courchelettes	Dainville	
Este	Herlisheim	Hauconcourt	Reichstett	Herlisheim	
			Sillery	Pont à Mousson	Pont à Mousson
Bajo Sena y Centro	Ris (Orangis)		Pequeño corona		
			Red	Le Hoc	Le Hoc
	Queven		Aubigny		Queven
		Deux-Sèvres	Montereau	St Florentin	
Oeste	Donges		L'herbergement		
				Brest	
			Amage		
	Vern		Transfiera	St. Pierre des Corps	
Sudoeste	Boussens	Fenouillet			
	Nérac		Nérac		
	Niort	Niort	Le Douhet		
	Ambès	Ambès	Pauillac	Ambès	
	Lacq		Lacq		
	Rodez		Rodez		
Valle del Ródano	Feyzin	Macon	Lyon	Feyzin	
		Marignagne	Bollene		
	Fos		Rognac	Fos	
Sur	Port La Nouvelle		Port La Nouvelle		
Córcega	Ajaccio		Bastia		

Fuente: Formulario CO.

291. Por otra parte, hay que señalar que, con respecto al GLP embotellado, cada uno de los protagonistas en el mercado se niega, de entrada, a suministrar GLP no embotellado y además impone a sus distribuidores (grandes y medianas superficies y otros) que vendan el GLP bajo su marca. Además, parece que el sistema de consigna de las bombonas (aproximadamente 200 FRF por unidad) crea una dependencia de la clientela y aumenta así los obstáculos a la entrada y reduce la capacidad de negociación de los minoristas. En efecto, los contratos entre los productores de GLP y sus concesionarios-distribuidores contienen cláusulas que prohíben la recogida de bombonas de otras marcas competidoras. Esta disposición contractual podría tener como efecto la distribución del territorio y la fidelización de la clientela, impidiendo la posibilidad de que los consumidores cambien de marca. TotalFina observó que el Consejo de la Competencia y el Tribunal de Apelación de París consideraron que estas cláusulas, aunque restrictivas, contribuían al imperativo de control y seguridad, impidiendo la salida de las bombona de su circuito inicial de distribución. No obstante, tras la fusión y visto el tamaño resultante de la entidad fusionada, esta práctica tendrá como consecuencia aumentar los obstáculos al crecimiento de los otros proveedores, así como fomentar la fidelización de más clientes.

7.4. Creación de una posición dominante

292. Resulta de las explicaciones anteriores que la operación pondrá en entredicho el equilibrio del mercado del GLP eliminando a un protagonista importante y haciendo dependientes en diverso grado a los otros competidores. Esto tendrá como consecuencia el aumento de los costes de los rivales y la reducción de su competitividad.
293. Tras la operación, TotalFina/Elf será la única empresa verdaderamente autónoma en el mercado del GLP. Cualquier otro competidor, que desease cubrir la totalidad del territorio debería abastecerse en TotalFina/Elf u obtener un acceso a su logística, que

constituiría un punto débil. Según los testimonios de los competidores, lo que consolida la oferta en el mercado del GLP no es solamente la disponibilidad del producto sino también la de almacenamiento de importación, de almacenamiento secundario y de otros medios logísticos de distribución (camiones, centros de embotellado, etc). La capacidad de almacenamiento del GLP trabaja así con suministros en el momento preciso, lo que supone que algunos competidores sólo tienen 8 días de existencias en período de saturación, como en invierno.

294. En su respuesta a las infracciones TotalFina explicó que la logística del GLP es abierta y fluida y que la fusión no supondría ningún cambio notable. Por lo que se refiere a los centros de embotellado, TotalFina señala que la escasa diferencia entre los costes de transporte a gran escala y del GLP en bombona favorece así una estrategia basada en la limitación del número de centros embotelladores y un aumento de la distancia recorrida. La consecuencia que se derivaría para los operadores sería que éstos no tendrían ya que disponer de varios centros de embotellado ni celebrar acuerdos de intercambio con otros distribuidores. Sin embargo, esta afirmación presupone un acceso fácil de los otros operadores al mercado de importación así como a los depósitos correspondientes, y no tiene en cuenta el control que TotalFina/Elf tendrá sobre algunos de los depósitos esenciales que constituirán estrangulamientos frente a los competidores.
295. Por otra parte, TotalFina destaca que los resultados pasados de los otros competidores dan prueba de su capacidad de adquirir y conservar sus posiciones competitivas en términos de embotellado de bombonas de GLP. Sin embargo, este argumento hace abstracción del juego de la competencia entre Totalgaz y Elf Antargaz antes de la fusión, lo que permitió a otros competidores obtener posiciones de mercado relativamente próximas a las de Total y Elf (por ejemplo, Primagaz), o incluso superiores (Butagaz). Ocurriría lo mismo con la presencia de la entidad fusionada en depósitos comunes (es decir, participación con un tercero en un mismo centro de embotellado). Todo indica, sin embargo, que las motivaciones de TotalFina/Elf frente a los competidores serán modificadas completamente por la fusión. Así pues, TotalFina/Elf adquirirá autonomía completa de suministro de GLP con relación a sus competidores mientras que estos últimos seguirán dependiendo de la nueva entidad si quieren poder cubrir el conjunto del territorio. Además, TotalFina/Elf tiene incentivos diferentes de sus competidoras debido a su naturaleza de grupo petrolero verticalmente integrado. Todos los competidores en el mercado del GLP son operadores "monoproducto" (sólo distribuyen GLP) y tienen contratos de suministro exclusivos con petroleros ([...]*; Butagaz con [...]*) o políticas de compras de importación en común ([...]*). El riesgo de su marginalización por TotalFina/Elf en los depósitos comunes se constata en sus respuestas a los cuestionarios de la Comisión. La Comisión no puede, pues, compartir las conclusiones de TotalFina sobre la comparación de la situación competitiva de los embotelladores antes y después de la fusión.
296. En la medida en que el fuelóleo doméstico sería una fuente de competencia potencial frente al GLP, es necesario tener en cuenta que TotalFina/Elf sería el más grande productor de fuelóleo doméstico en Francia. Al tener el control de estas dos fuentes de energía alternativas, la entidad fusionada estaría en condiciones de controlar el juego de la competencia entre estas fuentes, en especial manipulando los precios relativos. Es necesario, por otra parte, mencionar el debate que tiene actualmente lugar en Francia sobre el futuro de Gaz de France (GdF). Para la liberalización del sector gasero el

Gobierno francés, accionista de GdF, considera la apertura de su capital a EdF, TotalFina y Elf²³ (véase Le Monde, viernes 12 de noviembre de 1999).

297. En su respuesta a la comunicación de infracciones, TotalFina no pudo demostrar que los otros competidores podrían subsistir a pesar de su dependencia de la entidad fusionada, en términos de intercambios o de logística de importación y enlace. A excepción de Butagaz, cuyas motivaciones competitivas después de la fusión se examinan en los apartados que siguen, los otros competidores serán, al contrario, excesivamente dependientes de la nueva entidad. Air Liquide recibe la totalidad de su producto de Elf. Vitogaz seguirá siendo dependiente de las partes que se fusionan, en particular para la importación. Por último, Primagaz, que se abastece en [...]*, tendrá dificultades para encontrar puntos de paso para sus importaciones (en particular en el Norte de Francia). TotalFina observa que Primagaz constituye un competidor que podría reaccionar ante cualquier aumento de la demanda de GLP ya que es abastecido por [...]* mediante contratos a largo plazo. Sus infraestructuras de importación en Brest y, en su caso, las importaciones de Bélgica procedentes de las refinerías de Amberes, constituirían, según TotalFina, alternativas al paso de productos ampliamente suficientes para ejercer una competencia efectiva. Sin embargo, la investigación confirmó que Primagaz no tendría ninguna flexibilidad para aumentar sus suministros locales porque las capacidades de [...]* ya están saturadas. Además, los depósitos de Brest sólo pueden acoger a barcos pequeños y sólo sirven para abastecer a Bretaña. Las importaciones de Amberes podrían ser entre un 20% y un 40% más caras. Así pues, un competidor como Primagaz, que podría constituir una fuente de competencia efectiva después de la fusión, verá restringirse su campo de acción.
298. Ninguno de los competidores estará en condiciones de contrarrestar una limitación de las cantidades o un aumento de los precios de TotalFina/Elf. En efecto, como ya se explicó antes, Vitogaz y Air Liquide no tendrán margen de maniobra frente a TotalFina/Elf y por lo tanto no puede considerarse que ejercerán una presión competitiva sobre TotalFina. Repsol sólo está presente marginalmente (a partir de su infraestructura española) en el sur de Francia y dependería de TotalFina/Elf si quisiera extender sus ventas a otras zonas geográficas. Primagaz sólo cubre parcialmente el territorio francés y dependerá de TotalFina/Elf para garantizar su cobertura. Sólo Butagaz podría potencialmente tener una cierta autonomía frente a TotalFina/Elf.
299. Sin embargo, es dudoso que estas empresas y en particular Butagaz, incluso suponiendo que sean independientes de TotalFina/Elf, tengan razones para frustrar un aumento de precios iniciado por TotalFina/Elf. Recuérdese que la cadena logística francesa de GLP frecuentemente está saturada en invierno (80% del consumo anual). Además, las barreras a la expansión son muy elevadas.
300. Así pues, los competidores de TotalFina/Elf no podrían aumentar sus ventas de manera significativa sin seguir un aumento de precios iniciado por TotalFina/Elf y por lo tanto tienen interés en seguir los aumentos. Uno de los grandes competidores respondió que,

²³ Extractos del artículo del diario Le Monde: "[GdF] debe desarrollarse simultáneamente en origen, participando en el desarrollo de yacimientos de hidrocarburos, y en estadios posteriores, para responder a las demandas de los clientes. Por ello se ha decidido el principio de abrir el capital a TotalFina/Elf y FED (Le Monde del 29 de octubre) (...) Tomando el control de Elf, TotalFina, como sus grandes competidores, pondrá un pie, significativamente, en la distribución de gas. Elf dispone de una red de canalización en el Suroeste, desarrollada a partir del yacimiento de Lacq. El nuevo grupo pasa a ser, de hecho, un socio inevitable para GDF".

ante un aumento del precio del GLP por las partes afectadas por la concentración, no estaría en condiciones de satisfacer la demanda desviada del segmento de granel medio y grande y sólo podría aumentar sus capacidades en un 5% en los segmentos del GLP embotellado y de pequeño granel. Estas limitaciones existirían en la disponibilidad de productos vinculada a los puntos de suministro controlados por las partes afectadas por la concentración, en particular el depósito de importación de Norgal, que representa para este competidor la única posibilidad de importación para el norte de Francia. Otro competidor de gran tamaño afirmó que podría hacer frente puntualmente a una demanda desviada, tras un aumento de los precios por la entidad fusionada aunque toda demanda prolongada requeriría inversiones importantes en material (bombonas), equipos (capacidad de almacenamiento) y logística (vehículos de transporte). A título orientativo, con el fin de aumentar sus capacidades de almacenamiento los competidores deberían dotarse con puntos de enlace para el granel (coste: [...] * por 100 toneladas de almacenamiento; duración de construcción: 2 a 5 años) y puntos de importación suplementarios (coste: [...] * para un depósito de 6 000 toneladas; duración de construcción: 2 a 5 años).

301. La operación notificada conducirá a la creación de una posición dominante por parte de TotalFina/Elf en el mercado del GLP o en los mercados del GLP embotellado, del GLP en cisternas domésticas y del GLP profesional.

8. OTROS MERCADOS

302. La operación notificada conduce a combinaciones de actividades en numerosos otros mercados petroleros y químicos. En el transcurso del procedimiento, la Comisión recibió dos denuncias procedentes de clientes de TotalFina o Elf referidas, respectivamente, a los mercados del azufre y el etileno. Por las razones que figuran a continuación, la investigación realizada por la Comisión permitió concluir que la operación de concentración notificada no conduciría a la creación o al refuerzo de una posición dominante en ninguno de ambos mercados.

8.1. Mercado del azufre

303. El azufre es producido por refinado de petróleo bruto (es un subproducto del proceso de refinado) o por purificación del gas natural extraído de yacimientos.
304. El denunciante explica que TotalFina/Elf adquiriría una posición dominante en el mercado de la venta de azufre del sur de Francia. Se afirma que el azufre sería caro de transportar debido a la necesidad de conservarlo en forma líquida.
305. La definición propuesta por el demandante, que limita el mercado geográfico al sur de Francia, no puede aceptarse. La investigación del mercado por la Comisión puso de manifiesto que el azufre se transporta frecuentemente a larga distancia, bajo forma líquida o sólida, que existe un importante exceso de capacidad en Francia y otros países de la Unión Europea como Alemania y que el comercio entre Estados miembros y a escala mundial es importante. Por todas estas razones, todo indica que el mercado geográfico pertinente incluye por lo menos a Europa, donde la cuota de mercado combinada de TotalFina/Elf sería del orden del [10-20%]*.
306. Por ello la Comisión considera que la operación notificada no conducirá a la creación o al refuerzo de una posición dominante en el mercado de la venta de azufre.

8.2. Mercado del etileno

307. El etileno es un producto químico básico que pertenece al grupo de las olefinas, que comprende el etileno, el propileno y el butadieno. En Europa Occidental el etileno se produce principalmente a partir de nafta (que, a su vez, procede del proceso de refinado del petróleo bruto) en instalaciones de craqueo a vapor. El etileno se usa principalmente para producir polietileno o PVC y no puede ser sustituido por ningún otro producto como materia prima. El etileno forma un mercado de productos distinto, tal como la Comisión siempre lo ha considerado en sus decisiones²⁴.
308. Según el denunciante, Elf tiene una posición dominante en el mercado de la venta de etileno en Francia que se vería reforzada por la adición de las actividades de TotalFina en los ámbitos derivados de la producción de polietileno [...]*
309. En cambio, TotalFina explica que existe un mercado del etileno pero que su amplitud geográfica es de dimensión europea.
310. Contrariamente a la opinión de TotalFina, existen numerosos elementos que conducen a definir un mercado geográfico limitado, en cualquier caso, a Francia. El etileno es un gas que es difícil de transportar debido a su naturaleza inflamable y con el fin de reducir los gastos de transporte y las dificultades logísticas, los centros de producción de polietileno y PVC están normalmente situados cerca de los vapocraqueadores que producen el etileno. A larga distancia el etileno se transporta comprimido por canalización o en forma líquida mediante buques refrigerados especializados. Estos transportes exigen, sin embargo, inversiones significativas en equipos logísticos como canalizaciones y terminales marítimas conectadas, a su vez, por canalización a una o, generalmente, varias instalaciones de producción de polietileno o PVC.
311. Aunque los buques refrigerados sean una fuente alternativa de suministro, las importaciones por mar exigen equipos portuarios. El transporte marítimo representa un sobre coste del [...]*, al cual deben añadirse los distintos costes de tránsito en terminales y canalizaciones [...]*. En total, una importación de la zona mediterránea representa un sobre coste del [...]* con relación a la producción en Francia.²⁵
312. No es rentable ni practicable el transporte terrestre de etileno por carretera o ferrocarril debido al carácter inflamable del producto. Es prácticamente imposible transportar cantidades importantes de etileno de un centro de producción a un lugar de consumo situado lejos de la costa si ambos lugares no están conectados a la misma red de canalizaciones.
313. En Francia, una red de tuberías (canalización de etileno del Sureste) conecta el Mediterráneo y las instalaciones de producción Lavera (vapocraqueador Elf Atochem/BP) y Berre (vapocraqueador Shell/BASF) vía St Auban y Feyzin (vapocraqueador Elf Atochem/Solvay) a Tavaux (fábrica de PVC de BASF/Solvay). Esta tubería sirve a las fábricas de derivados de etileno de Lavéra (BP Amoco y Elf Atochem), SCVF (Shell/Elf Atochem), SPF (Elenac), Berre (Elenac/Montell), St Auban (Elf Atochem), Pont de Claix (Elf Atochem/RP), Jarrie (Elf Atochem) y Balan (Elf Atochem). Otras tuberías conectan algunos vapocraqueadores aislados a usuarios específicos. Ningún productor francés de etileno es capaz de transportar este producto a

²⁴ Asunto IV/M 708-Exxon/DSM, IV/M 361- Nesté-Statoil, IV/M. 550 Union Carbide/ENICHEM.

²⁵ [...]*

consumidores situados lejos de la costa francesa si no es usando la red de tuberías mencionada, red que sólo abarca a Francia. Del mismo modo, los productores franceses son incapaces de transportar el producto fuera de Francia, salvo exportándolo por vía marítima en cantidades limitadas, teniendo especialmente en cuenta la capacidad de las terminales.

314. Así pues, puede considerarse que el mercado geográfico del suministro de etileno es, a lo sumo, el conjunto del territorio que puede ser abastecido mediante una red de tuberías.
315. En el mercado francés del etileno, Elf tiene una cuota de mercado superior al [50-60%]*, independientemente de que se calcule sobre la base de la producción o de la capacidad disponible para la venta en el mercado. Del mismo modo, Elf está muy presente en los depósitos de importación y almacenamiento (Elf Atochem controla, conjuntamente con BP Amoco, la terminal de Lavéra, que es la única posibilidad de acceso marítimo a la red de canalizaciones del sur de Francia) y controla el transporte de etileno por tubería. Elf posee la totalidad de la red de tuberías de etileno del sureste (Lavera-Berre, Berre-St Auban, St-Auban-Pt de Claix, Pt de Claix-St Pierre de Chandieu) que abastecen a esta región. Elf tiene también la mayoría ([...])* de la canalización ETEL, que conecta al vapocraqueador de Feyzin a Balan y Tavaux (fábrica PVC de Solvay). Por último, [...]*. Dada la posición inevitable de Elf en el mercado del etileno a la vez como productor y propietario de la infraestructura de transporte, todo indica que Elf dispone de una posición dominante en este mercado.
316. La combinación de las actividades derivadas de TotalFina y Elf en el polietileno y el PVC no conducirá a un refuerzo de la posición dominante de Elf. TotalFina sólo está presente en Europa en el sector de la producción de etileno en una unidad de producción situada en Bélgica. Esta sociedad tiene, por otra parte, actividades de producción de polietileno de alta densidad que le confieren una cuota de mercado europea del orden del [5-15%]*. Elf está ya muy presente en los mercados del PVC ([5-15%]*), el PEHD ([0-10%]*) y otros polietilenos ([0-10%]*). Nada indica que la suma de las actividades de TotalFina podría modificar básicamente los intereses de Elf en detrimento de los otros operadores activos en los mercados derivados de la venta de etileno.
317. [...]*.
318. Por estas razones, la Comisión considera que la operación notificada no conduce a la creación o al refuerzo de una posición dominante en el mercado de la venta de etileno en Francia.

VII. COMPROMISOS PRESENTADOS POR LA PARTE NOTIFICANTE Y EVALUACIÓN

319. El 19 de enero del 2000 la parte notificante ofreció compromisos con el fin de solventar los problemas de competencia que la Comisión había detectado en su comunicación de infracciones del 26 de noviembre de 1999. El 28 de enero del 2000 la parte notificante presentó compromisos modificados, teniendo en cuenta los resultados de la prueba de mercado y algunos ajustes pedidos por la Comisión. El 31 de enero los servicios de la Comisión comunicaron su opinión negativa ante los ajustes de los compromisos sobre las actividades GLP. Ese mismo día la parte notificante propuso vender las actividades GLP del grupo Elf. Esta nueva propuesta es la consecuencia de la prueba de mercado negativa sobre las propuestas que los servicios de la Comisión habían considerado suficientes prima facie para ser sometidos a tal prueba. La nueva propuesta se produjo

el día laborable siguiente a la recepción por la Comisión del resultado de la prueba de mercado. La propuesta pone claramente fin a los problemas de competencia definidos en el mercado en cuestión. Por esta misma razón, la consulta de los Estados miembros en el marco del Comité Consultivo pudo realizarse en un breve plazo. Así pues, existen circunstancias excepcionales, según lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 18 del Reglamento (CE) n° 447/98, que justifican la presentación de esta nueva propuesta después de finalizado el plazo de tres meses que estaba previsto.

320. Estos compromisos se resumen y evalúan en los apartados siguientes, según el orden de los mercados pertinentes para los cuales la Comisión planteó objeciones, orden también seguido en la parte de la presente Decisión relativa a la evaluación de la competencia. El texto de estos compromisos se adjunta a la presente Decisión y forma parte integral de la misma.

1. Mercado de fuera de la red, depósitos de importación y oleoductos

1.1. Descripción

321. TotalFina se comprometió a ceder los activos o actividades siguientes en el ámbito de los depósitos de importación y secundarios:

- la participación combinada de TotalFina y Elf (38,72%) en el capital de CPA;
- la totalidad de la participación del 49% de Elf en SFDM, con lo que SFDM sería totalmente independiente de TotalFina/Elf;
- la totalidad de la participación del 50% de Elf en la empresa CIM, con lo que CIM sería totalmente independiente de la entidad combinada;
- la totalidad de la participación del 25,7% de Elf en la sociedad DP Fos. TotalFina/Elf pierde el control de DP Fos y conservará una participación, sin control, del 25,7% en la misma así como 3 puestos de administrador de los 6 que tenía antes;
- el depósito de importación de Port La Nouvelle (TotalFina, región Sud);
- una participación del 51% en el depósito de importación de Lorient donde la entidad combinada conservaría 2 puestos de administrador de los 4 que tenía antes (TotalFina, región Gran Oeste-Centro);
- el depósito secundario de Nanterre en su totalidad (TotalFina, región Normandía y región de París);
- la participación del 8,76% de Elf en el depósito secundario EPL en Lyon (Ródano Alpes), donde la entidad combinada conservaría 5 puestos de administrador de los 6 que tenía antes;
- una participación del 6,54% en la sociedad que administra el depósito SES de Estrasburgo en la cual TotalFina/Elf ya no tendrá participación;
- por otra parte TotalFina se compromete a abrir el acceso al oleoducto ODC para depósitos terceros en Estrasburgo (región Este).

322. TotalFina se compromete a ceder los activos o actividades siguientes en el sector de los oleoductos:
- la totalidad de la participación del 26,6% de Elf en el capital de la sociedad Trapil. TotalFina/Elf conservará una participación, sin control, del 34,5% en Trapil y 4 puestos de administrador de los 6 que tenía;
 - la totalidad de la participación del 49% de Elf en el capital de la sociedad SFDM, sociedad de explotación del oleoducto DMM. La sociedad SFDM sería autónoma con relación a la entidad fusionada;
 - la totalidad de la participación del 14,1% de Elf y del 3,5% de TotalFina en el capital de la sociedad SPMR. TotalFina/Elf conservará una participación, sin control, del 29% en SPMR y 3 puestos de administrador de los 5 que tenía.

1.2. Análisis

323. Con respecto al mercado de fuera de la red, las desinversiones propuestas por TotalFina hacen que TotalFina/Elf pierda, completa o parcialmente, el control de capacidades en depósitos de importación y depósitos secundarios en cada una de las seis zonas definidas en la Decisión. Los volúmenes así independizados con respecto a TotalFina/Elf son suficientes para garantizar un suministro de productos refinados alternativo al de TotalFina/Elf u otros refinadores. Del mismo modo, los compromisos propuestos permiten eliminar el control que habría ejercido la nueva entidad sobre los oleoductos que constituyen puntos de estrangulamiento para el abastecimiento de cada una de dichas zonas. Así pues, la oferta de productos refinados en el mercado de fuera de la red por parte de TotalFina/Elf y de los refinadores en general podrá ser contrarrestada mejor recurriendo a importaciones, tanto para el mercado nacional como para el regional.
324. En la región Sud, la venta del depósito de importación de Port-la-Nouvelle permite abrir de nuevo a importaciones independientes de TotalFina/Elf la parte occidental de la costa mediterránea francesa. La pérdida de control sobre el depósito de importación de DP Fos es de importancia crucial porque, además de su posición estratégica para el suministro del sudeste mediterráneo de Francia, controla el acceso de los productos importados del oleoducto SPMR, que sigue el corredor del Ródano hasta Lyon. Estas dos medidas deberían permitir restablecer la posibilidad de que la demanda de fuera de la red se abasteciera mediante importaciones e independientemente de TotalFina/Elf y de los otros refinadores franceses.
325. En la región Ródano-Alpes-Auvergne-Borgoña, TotalFina libera capacidad en el depósito EP Lyon. La cesión de las acciones en CPA tendrá como consecuencia la pérdida de toda influencia sobre el depósito secundario de Saint Priest. La reducción de participación en el oleoducto SPMR hasta un 29% permite eliminar toda posibilidad de control sobre este oleoducto por TotalFina/Elf, incluso si se aliara con un accionista que tuviera una pequeña participación, ya que las decisiones se toman por mayoría de dos tercios. La demanda en el mercado de fuera de la red estará, pues, en condiciones de aplicar plenamente la competencia entre refinadores y entre estos últimos y las importaciones.
326. En la región Este TotalFina/Elf pierde todo control sobre el oleoducto DMM y sobre el depósito secundario conectado al mismo y ofrece una conexión independiente al oleoducto ODC para tres depósitos de importación de Estrasburgo. La nueva entidad cederá, en cualquier caso (véase punto 327), su participación en CPA (38,8%), sociedad

que controla también el depósito de importación SES de Estrasburgo. Por lo que se refiere a este depósito, la cesión tiene como efecto automático reducir considerablemente su influencia. Totalfina propuso también renunciar a su participación directa del 6,54% en el capital de SES que, después de la cesión de las partes en CPA, habría constituido una participación residual. Gracias a estas medidas TotalFina/Elf pierde el control que podría ejercer sobre las fuentes de suministro y libera capacidades de depósitos secundarios que deberían permitir a la demanda abastecerse autónomamente con respecto a la oferta de los refinadores.

327. En la región Nord, donde TotalFina/Elf controla la única refinería existente, la entidad combinada pierde su control sobre el oleoducto DMM y un depósito secundario conectado al mismo. La venta de las participaciones en CPA permite suprimir los derechos prioritarios de la nueva entidad sobre las capacidades de almacenamiento en el depósito de importación situado en Dunkerque y conduce también a eliminar toda posible influencia sobre la gestión de CPA en este depósito. Así pues, de nuevo los compromisos permiten recurrir a suministros autónomos de TotalFina/Elf y restaurar una competencia efectiva.
328. En la región Oeste y Centro, TotalFina propone ceder un 51% de un depósito de importación situado en Lorient (Bretaña) y abandonar su control del de Donges (Nantes) y del oleoducto DMM conectado al mismo. TotalFina/Elf poseerá la única refinería de la región (Donges) pero no controlará las fuentes de suministro alternativas. Así se restaurarán las condiciones de una competencia efectiva.
329. En la zona de Normandía-París Totalfina abandonará todo control sobre el depósito de importación de CIM de Le Havre así como, por la cesión de su participación en CPA, sus derechos preferentes de capacidad de almacenamiento en el depósito de importación de Ruán. Esta cesión conduce también a eliminar toda posible influencia sobre la gestión de CPA en este depósito. Además, TotalFina/Elf pierde el control del sistema de oleoductos Trapil. Del mismo modo, TotalFina se comprometió a vender un depósito secundario situado en el norte de la región parisiense y sus compromisos de venta de sus participaciones en CIM y SFDM llevarán a una pérdida de control sobre tres depósitos secundarios (CIM Coignière, CIM Grigny y SFDM La Ferté Alais) situados al sur de París. Estas desinversiones permitirán a los clientes de fuera de la red abastecerse sin depender de TotalFina/Elf o de otros refinadores y garantizarán el mantenimiento de depósitos secundarios abiertos y no controlados por la nueva entidad.
330. Los abandonos de puestos en los consejos de administración previstos por los compromisos resultan, a excepción del puesto liberado en EPL (Lyon), de compromisos referentes a la venta del conjunto de las participaciones en una sociedad dada (como en CPA) o de la pérdida de control (como en SPMR, Trapil, CIM, SFDM, Lorient y DP Fos). La venta de una participación en EPL sólo conlleva la pérdida concomitante de capacidad de almacenamiento pero no del control sobre el depósito. El compromiso de perder un puesto de administrador no priva a TotalFina/Elf del control del depósito ya que conservaría la mayoría en asamblea general. La Comisión toma nota de la intención de TotalFina/Elf de abandonar un puesto de administrador en EPL sin que ello suponga una condición para la declaración de compatibilidad con el mercado común.
331. Con respecto a los mercados de puesta a disposición de capacidades de almacenamiento en los depósitos de importación conectados a medios de transporte de gran capacidad, los compromisos de TotalFina eliminan completamente los solapamientos de actividades y permitirán restaurar una competencia efectiva.

332. Con respecto a los mercados de transporte de productos refinados por oleoducto, los compromisos propuestos suprimen enteramente los solapamientos de actividad con la venta de las participaciones de Elf en SFDM y en Trapil y de la participación de Elf y de parte de la participación de TotalFina en SPMR. Estas soluciones permitirán restaurar una competencia efectiva.
333. La prueba del mercado efectuada por la Comisión confirmó que las soluciones propuestas restablecerán una competencia efectiva y duradera en los mercados de fuera de la red, de puesta a disposición de capacidades de almacenamiento en los depósitos de importación conectados a medios de transporte de gran capacidad y de transporte de productos refinados por oleoducto. Algunos terceros interrogados mencionaron la importancia de los derechos de almacenamiento de TotalFina y Elf en algunas zonas geográficas limitadas, en especial para el fuelóleo doméstico en determinadas áreas de Bretaña, y la falta de efecto de los compromisos sobre estas posiciones. Sin embargo, las soluciones propuestas liberan suficientes capacidades de almacenamiento de importación o secundario para permitir que la demanda se abastezca independientemente de los refinadores franceses (y en particular de la nueva entidad).

2. VENTA DE COMBUSTIBLE EN AUTOPISTAS

2.1. Descripción

334. TotalFina se compromete a ceder 70 estaciones de servicio situadas en las autopistas incluidas en el mercado pertinente definido en la presente Decisión. Estas estaciones se designan nominativamente e incluyen 35 de la marca Elf, 27 de la marca Total y 8 de la marca Fina. La elección de las estaciones tiene especialmente en cuenta los problemas planteados en el apartado 219 de la presente Decisión.
335. En el supuesto de que la desinversión en algunas estaciones de autopista no pueda tener lugar como está previsto, debido a una denegación de autorización por parte del concesionario de la autopista [...]*, la parte notificante se compromete a vender a otro comprador o a ceder otra estación de autopista. En caso de que se efectúe tal sustitución, la parte notificante deberá proponer a la Comisión una estación de tipo equivalente (en términos de ventas, situación geográfica y plazo de la concesión o subconcesión). En cualquier caso, la Comisión deberá dar el visto bueno y la parte notificante se compromete a consultar a las autoridades francesas encargadas de la competencia.

2.2. Análisis

336. Mediante la operación notificada Elf aportaba 77 estaciones al nuevo grupo en el mercado en cuestión, por lo que prácticamente se elimina el solapamiento. Esto también es cierto en términos de volumen total de ventas.
337. Con respecto a la posibilidad de sustituir una estación de autopista por otra o una oferta por otra en caso de denegación por parte de un tercero, la disposición propuesta por TotalFina debería permitir dar pleno efecto a las soluciones presentadas. La Comisión toma nota de la intención de la parte notificante, prevista en la última frase del segundo párrafo de la letra h) del apartado 38 de los compromisos, de consultar a las autoridades francesas en tal caso.
338. La prueba de mercado confirmó que, siempre que los compradores de las estaciones abandonadas tengan una capacidad de suministro independiente, la competencia se

restablecería en el mercado de la venta de combustible en autopista. Algunas sociedades preguntadas consideraron que la desinversión no sería suficiente y una de ellas se basa en que una definición de mercado que amplía a las estaciones de servicio no incluidas en la definición de mercado pertinente adoptada por la Comisión, por lo que sus observaciones no pueden tenerse en cuenta. Otras terceras partes afirmaron que los grupos TotalFina y Elf proponen tarjetas exclusivas en sus redes de estaciones de servicio y que una parte sustancial de la clientela de las estaciones abandonadas seguiría siendo fiel a TotalFina/Elf, amputando así considerablemente las ventas realizadas y aumentando en la misma medida el poder de mercado de la entidad fusionada. TotalFina informó a la Comisión de que la proporción de sus ventas realizadas mediante tarjeta exclusiva asciende aproximadamente al [...]*. Para responder al temor expresado por dichos terceros de ver desaparecer parte de las ventas, la parte notificante se comprometió a ofrecer a los compradores de estaciones de servicio la posibilidad de poder aceptar, durante tres años, dichas tarjetas exclusivas, pero sólo en el supuesto de que el comprador no disponga de su propia tarjeta. La Comisión considera que el compromiso propuesto por TotalFina acerca de las tarjetas permitirá a los compradores mantener las ventas de las estaciones cedidas y les dará tiempo suficiente para establecer incentivos propios para su clientela.

3. VENTA DE CARBURANTE PARA AVIONES

3.1. Descripción

339. TotalFina se compromete a ceder la participación del 50% que Elf posee en el GAT (Groupement pour l'Avitaillement de Toulouse-Blagnac) y la participación del 50% de Elf en el GALYS (Groupement pour l'Avitaillement de Lyon-Satolas).

3.2. Análisis

340. El compromiso propuesto elimina enteramente el solapamiento de actividades de Elf y TotalFina en los dos mercados en cuestión. La prueba de mercado confirmó que la apertura de estas dos agrupaciones a un tercero es suficiente para permitirle ejercer inmediatamente una competencia efectiva en el mercado afectado.

4. GAS LICUADO DE PETRÓLEO

4.1 Descripción

341. Las soluciones propuestas inicialmente por TotalFina consistían en: 1) romper los vínculos estructurales con dos competidores ([...]*); 2) abrir los depósitos de importación de GLP por la venta de participaciones o derechos a capacidad de almacenamiento en los depósitos de Norgal en Le Havre, Geogaz en el sur y Cobogal en Burdeos, y de otros elementos de logística (cuatro depósitos de llenado en el sur y el oeste de Francia); 3) ceder fondos de comercio con su logística asociada para el pequeño granel en la mitad meridional de Francia.

342. La prueba de mercado sobre estas propuestas dio resultados negativos habida cuenta de las consideraciones siguientes sobre la posibilidad de que llevaran a un restablecimiento inmediato de una competencia duradera y efectiva. En primer lugar, existía una incertidumbre sobre la capacidad jurídica de TotalFina para proponer vender derechos de almacenamiento en el depósito de Norgal en vez de una participación. En segundo lugar, ninguna de las participaciones propuestas era de tamaño suficiente para permitir suministros autónomos y económicos mediante buques de gran capacidad. En tercer

lugar, el conjunto de los volúmenes potencialmente liberados bastaban apenas para cubrir las necesidades de los fondos de comercio del pequeño granel cedidos y [...]*. En cuarto lugar, con respecto a la venta de GLP embotellado, la propuesta de la parte notificante no ofrecía ninguna salida mientras que la mayoría de las ventas se realiza en grandes y medianas superficies que alegan costes de venta importantes. En quinto lugar, [...]*. Por último, no es cierto que los fondos de comercio del pequeño granel propuestos dispusieran de la totalidad del apoyo logístico del que se beneficiaban en el grupo Elf.

343. En respuesta a la prueba de mercado, TotalFina propuso compromisos modificados que consistían esencialmente en aumentar las capacidades de importación ofrecidas para una desinversión. Las capacidades ofrecidas eran entonces sustanciales pero no solucionaban los otros puntos planteados con respecto al GLP embotellado, [...] y el pequeño granel. En el mejor de los casos, las soluciones modificadas habrían conseguido hacer menos dependientes a los competidores actuales y reducir las barreras a la entrada para los competidores potenciales. Pero dada la estructura muy concentrada de los mercados en cuestión, los competidores actuales deberían seguir los aumentos de precios iniciados por TotalFina/Elf en vez de pretender aumentar sus cuotas de mercado. Como la entrada de nuevos competidores en el mercado sería muy aleatoria, no habrían podido restaurarse condiciones de competencia efectiva y duradera con las medidas modificadas. Las incertidumbres sobre los efectos de estas soluciones se agravaban debido a la dispersión de las desinversiones ofrecidas, que no podía garantizar un efecto similar a una desinversión general y habría conseguido probablemente crear entidades dependientes de cualquiera de los protagonistas ya presentes en el mercado.
344. En respuesta a las serias dudas expresadas por la Comisión sobre las soluciones modificadas, la parte notificante retiró su oferta anterior y ofreció desinvertir las actividades de Elf en el GLP en Francia. Estas actividades se agrupan esencialmente en la sociedad Elf Antargaz pero incluyen también activos en otras entidades del grupo Elf. Algunos activos de Elf Antargaz que no están vinculados a las actividades GLP en Francia seguirán en la entidad combinada. Por último, las cavernas de Donges y Lacq, ligadas a la refinería de Donges y al yacimiento gasero de Lacq permanecerán en la entidad combinada. En paralelo a esta desinversión, la parte notificante se compromete a mantener los suministros en común de los depósitos de importación de Norgal y Cobogal y a seguir suministrando de manera no exclusiva y durante [...] a la entidad desinvertida. Por último, en su calidad de accionista minoritaria de Vitogaz, TotalFina/Elf se compromete a no oponerse a que esta empresa opte a ser el comprador de Elf Antargaz. En caso de que su oferta fuera seleccionada, TotalFina/Elf se compromete a vender su participación en Vitogaz.

4.2. Análisis

345. Debido a su tardía presentación, esta propuesta no pudo ser objeto de una prueba de mercado. No obstante, no existen dudas razonables, habida cuenta de su amplitud y de las características de pleno ejercicio de la entidad Elf Antargaz, que este compromiso permitirá restablecer inmediatamente una competencia efectiva y duradera. Además, Elf Antargaz es activa y tiene peso en cada uno de los tres usos del GLP: embotellado, pequeño granel y medio y gran granel. En definitiva, aunque TotalFina/Elf verá probablemente sus cuotas de mercado aumentar debido a su adquisición de capacidad de producción de GLP (en refinería) y de las infraestructuras de Donges y Lacq, su

nivel no debería superar el límite máximo de dominio mientras que se preservará el número de competidores en estos mercados.

5. DISPOSICIONES DE APLICACIÓN

5.1. Plazos

346. Los plazos propuestos por TotalFina para ejecutar sus compromisos son de [...]*. Si TotalFina/Elf no firmase un acuerdo irrevocable de cesión en este plazo, un mandatario sería encargado de vender los activos en cuestión en un nuevo plazo de [...]*. Este plazo [...]* parece aceptable sobre la base de la práctica de la Comisión y de las características particulares de estos compromisos, es decir, el gran número de activos que deben desinvertirse y las distintas configuraciones que podrían tomar dichas desinversiones (algunos compradores podrían mostrarse interesados por "grupos" de activos).

5.2. Mandatario

347. La parte notificante nombrará, con el acuerdo de la Comisión, a un mandatario cuya tarea principal será garantizar que se respeten los compromisos.

5.3. Gestión separada

348. La práctica normal es que la parte notificante se comprometa, durante el período que va desde la fecha de la decisión de la Comisión a la venta final de cesión efectiva, a administrar separadamente las actividades que van a cederse. Tal compromiso tiene dos objetivos: garantizar que el valor comercial y competitivo de los activos no sea alterado durante ese período y procurar que una combinación, incluso temporal, no conduzca a una modificación de las condiciones de competencia en los mercados en cuestión.

349. Los compromisos depositados por la parte notificante limitan al máximo el intercambio de información a todos los niveles de los activos cedidos y prevén que se adoptarán todas las medidas necesarias para evitar revelar informaciones confidenciales. Del mismo modo, el personal destinado en un activo destinado a ser cedido deberá elegir entre TotalFina/Elf y la entidad que será cedida. Con respecto a la representación en los consejos de administración, los compromisos difieren según que las desinversiones propuestas se refieran a cesiones de participaciones en empresas o a activos integrados en una u otra de las sociedades que participan en la concentración.

350. Con respecto a la cesión de participaciones en empresas, TotalFina/Elf retirará a los administradores que representan a las partes afectadas por la desinversión, que serán sustituidos por el mandatario. Los administradores originarios de TotalFina o de Elf pero que estén presentes *intuitu personae* en los consejos de administración afectados darán una procuración al mandatario. Así pues, se suprimirá en la práctica la posibilidad de influir sobre las entidades afectadas por la desinversión o de beneficiarse de información confidencial a través del consejo de administración.

351. Conviene señalar que la parte notificante conservará los puestos de presidente en las sociedades CIM y SFDM y el de director general en SFDM. Sin embargo, el mandatario aprobará previamente los actos de política general y las decisiones estratégicas y supervisará los actos de gestión corriente del presidente y/o el director general. Así pues, el mandatario será un intermediario entre las sociedades CIM y SFDM, y TotalFina/Elf.

352. Con respecto a la venta del depósito de Port La Nouvelle y de las estaciones de servicio de autopista, el mandatario tomará todas las decisiones relativas a la gestión comercial de los activos que deben cederse en el marco de las estructuras existentes mientras que la parte notificante se encargará de la gestión administrativa y técnica corriente de estos activos. Esta solución parece proporcionada, en especial debido a la integración en los grupos TotalFina y Elf de las entidades en cuestión.

5.4. Cláusulas de no solicitud y de prohibición de recompra

353. Los compromisos propuestos prevén una cláusula no solicitud de [...] para la clientela de los depósitos cedidos y de Elf Antargaz y para el conjunto del personal de los activos desinvertidos. Esta cláusula debe garantizar que los cesionarios estén en condiciones de establecer duradera y efectivamente en los mercados en cuestión los activos adquiridos.

354. Los compromisos prevén también una cláusula de prohibición de recompra durante [...] para el conjunto de los activos desinvertidos. Así pues, TotalFina/Elf no podrá ajustar al margen la amplitud de los presentes compromisos readquiriendo selectivamente algunos activos porque el análisis del efecto de los remedios propuestos toma necesariamente en consideración la combinación de todos los compromisos individuales y no podría separar artificialmente cada uno de los elementos de desinversión.

5.5. Calidad de los compradores y organización de las cesiones

355. La parte notificante recordó en los compromisos presentados que, siempre que dé a la Comisión los medios de comprobar (i) el restablecimiento inmediato de una competencia efectiva y duradera, se considera libre de ceder la totalidad o una parte significativa de los activos en los que se procederá a una desinversión, en una o más operaciones, a un único cesionario, y (ii) proceder a intercambios contra activos, similares o no, situados fuera de Francia.

356. La Comisión toma nota de esta intención de la parte notificante expresada en los apartados 9, 10 y segundo y tercer párrafos de la letra f) del apartado 37 del texto de los compromisos.

357. Una gran parte de los terceros interrogados emitieron reservas sobre esta discrecionalidad de TotalFina con respecto a sus compromisos. Temen, en especial, que un nuevo llegado por medio de un intercambio de activos con TotalFina/Elf tenga pocos incentivos para competir con la entidad combinada debido a la multiplicidad de contactos en mercados distintos o a intereses comunes. Del mismo modo, otros terceros argumentaron que una cesión en bloque de todos los activos o de una parte significativa de los mismos a un mismo comprador en lo que respecta a los compromisos para el mercado de fuera de la red y la logística petrolera, no conduciría a la apertura del mercado deseada como contrapartida de la capacidad combinada de refinado de la nueva entidad.

358. La Comisión tendrá en cuenta estos temores en cada una de las fases de aplicación de los compromisos.

359. Como resulta del análisis desarrollado en la presente Decisión, TotalFina/Elf y sus competidores refinadores (Shell, BP Amoco y ExxonMobil) comparten algunos intereses comunes en los mercados de fuera de la red, en particular ante la competencia de los minoristas no refinadores (esencialmente las grandes superficies). Por consiguiente, si uno o varios de estos protagonistas debieran ser elegidos por la parte

notificante o por el mandatario para adquirir activos que deben desinvertirse en los mercados de fuera de la red, de puesta a disposición de capacidad de almacenamiento en depósitos de importación conectados a medios de transporte de gran capacidad o de transporte de productos refinados por oleoducto, la Comisión tendría en cuenta estos elementos en la evaluación de la propuesta que se le presentase. Las posibles candidaturas de otros refinadores deberían apreciarse también a la luz de este análisis y, en su caso, de los contactos que estos refinadores podrían mantener con TotalFina/Elf en otros mercados.

360. Del mismo modo, la Comisión tendrá en cuenta el carácter ya muy concentrado del mercado de la venta de combustible en autopista y su estructura oligopolística propicia a un predominio colectivo, en caso de que BP Amoco, Shell o ExxonMobil fueran propuestas por la parte notificante o por el mandatario como compradores de gasolineras de autopista. La observación relativa a las candidaturas de otros refinadores, que figura en el apartado anterior, es también aplicable al presente mercado.
361. De manera general, la parte notificante se compromete a no vender los activos que deben desinvertirse a una entidad en la que tenga una influencia significativa. Esta cláusula debería permitir una completa independencia del comprador o los compradores.

VIII. CONCLUSIÓN

362. Los compromisos propuestos por la parte notificante parecen permitir el restablecimiento inmediato de una competencia efectiva y duradera en los mercados en cuestión. La mayoría de los compromisos deben también considerarse como necesarios a tal efecto. Así pues, aparte de los aspectos sobre los que la Comisión se limita a tomar nota (liberación de un puesto de administrador en EPL Lyon (apartado 27 (g), modalidades de cesión de los activos previstas en los apartados 9, 10 y 37 (f) segundo y tercer párrafos de los compromisos; y consulta de las autoridades francesas en el caso de sustitución de una oferta o de una estación de servicio de autopista prevista en el apartado 37 (h), el respeto del conjunto de los compromisos presentados a la Comisión es una condición necesaria para la compatibilidad del proyecto de concentración con el mercado común.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

A condición de que los compromisos anexos a la presente Decisión ,a excepción de las disposiciones previstas en los apartados 9, 10, 27 (g), 37 (f) -segundo y tercer párrafos- y 37 (h) -última frase del segundo párrafo, sean íntegramente respetados, la operación de concentración notificada entre TotalFina y Elf Aquitania se declara compatible con el mercado común y con el funcionamiento del Acuerdo EEE.

Artículo 2

El destinatario de la presente Decisión será:

TotalFina
F- 92069 París, La Défense Cedex.

Hecho en Bruselas, el 9 de febrero de 2000

Por la Comisión

Mario MONTI
Miembro de la Comisión

ANEXO: COMPROMISOS PROPUESTOS POR TotalFina

I. MODALIDADES COMUNES DE EJECUCIÓN DE LOS COMPROMISOS

Calidad del cesionario

1. Con el fin de preservar una competencia efectiva en los mercados en cuestión, la parte notificante se compromete a proceder a la cesión de los activos objeto de los presentes compromisos (en lo sucesivo "los activos") a uno o más cesionarios que respondan a las condiciones siguientes:

a) Los grupos TotalFina y Elf no podrán tener intereses materiales directos o indirectos en los cesionarios;

No obstante, la presente disposición no impedirá que las sociedades en las cuales TotalFina o Elf disponen de intereses materiales que la parte notificante se compromete a desinvertir íntegramente en virtud de los presentes compromisos de cesión, puedan expresar su deseo de adquirir la totalidad o parte de los activos.

La parte notificante se compromete a este respecto a no oponerse directa o indirectamente a que una u otra de estas sociedades solicite y pueda adoptar las medidas necesarias para su aplicación.

b) El o los cesionarios deberán ser operadores viables, potencial o actualmente presentes en los mercados en cuestión y capaces de mantener o desarrollar una competencia efectiva;

c) El o los cesionarios habrán obtenido o podrán razonablemente obtener todas las autorizaciones necesarias para la adquisición y explotación de los activos.

2. La parte notificante presentará a la Comisión cuanto antes:

a) El o los proyectos de documento de información relativos a la cesión de cada categoría de activos (depósitos de productos refinados; participaciones en los oleoductos; estaciones de servicio en autopista; activos del sector GLP), destinados a ser entregados a los potenciales compradores,

b) La lista de los compradores potenciales con los que la parte notificante se propone ponerse en contacto.

Si en el plazo de cinco (5) días laborables a partir de la fecha de entrega de estos documentos, la Comisión no se hubiera pronunciado sobre los mismos, dichos documentos serán considerados como aceptados por la Comisión.

3. A reserva de la autorización de los cesionarios por parte de la Comisión y de las disposiciones particulares que figuran a continuación para los activos de almacenamiento y transporte de productos refinados y para las estaciones de servicio en autopista, los cesionarios de la totalidad o de parte de los activos podrán ser:

a) Operadores establecidos fuera de Francia que ejerzan actividades petroleras o que tengan intereses sustanciales en tales actividades (producción, refinado, almacenamiento y comercialización) o, en general, en el ámbito de la energía, u operadores financieros,

- b) Operadores establecidos en Francia que tengan el estatuto de depositarios autorizados u operadores financieros.
4. La elección del cesionario o cesionarios se someterá a la aprobación de la Comisión. La solicitud de aprobación incluirá la información necesaria para que la Comisión pueda comprobar que los candidatos satisfacen las condiciones mencionadas en el apartado 1 anterior. La Comisión informará a la parte notificante de su aprobación o rechazo del candidato o candidatos propuestos en el plazo de diez (10) días laborables a partir de la recepción de la solicitud de aprobación. Si la Comisión no se manifestase en este plazo de diez (10) días ello se considerará como una circunstancia excepcional, de conformidad con el apartado 6.

Plazo

5. La parte notificante se compromete a celebrar acuerdos irrevocables de cesión de los activos en el plazo de [...] * a partir de recepción de la decisión que autoriza la concentración, en virtud del apartado 2 del artículo 8 del Reglamento n° 4064/89 (en lo sucesivo, "el primer plazo"). La cesión efectiva de los activos se producirá en el plazo de [...] * como máximo tras la celebración del acuerdo de cesión (en lo sucesivo, "el segundo plazo").
6. En caso de circunstancias excepcionales que impidiesen la celebración del acuerdo de cesión o la cesión efectiva, respectivamente, en el primero o en el segundo de los plazos anteriormente mencionados, el plazo en cuestión podrá prorrogarse a discreción de la Comisión, previa petición debidamente justificada de la parte notificante.
7. Toda solicitud de prórroga del primer plazo deberá presentarse a la Comisión a más tardar al expirar el [...] * de dicho primer plazo. Toda solicitud de prórroga del segundo plazo deberá presentarse a más tardar al expirar el [...] * de dicho segundo plazo. La Comisión se pronunciará sobre la solicitud de prórroga en un plazo máximo de ocho (8) días a partir de su presentación, sin que la falta de reacción de la Comisión al expirar dicho plazo de ocho (8) días pueda considerarse como una aceptación tácita de la solicitud de prórroga.

Cesión de activos

Siempre que haya dado a la Comisión los medios de garantizar que la cesión puede restablecer inmediatamente una competencia efectiva y duradera:

8. La parte notificante será libre de proceder a la venta de los activos en las condiciones y según las modalidades que elija,
9. La parte notificante se reserva el derecho de ceder la totalidad o una parte significativa de los activos, mediante una o más operaciones, a un único cesionario.
10. La parte notificante se reserva también el derecho a proceder a cesiones de activos en forma de intercambios por activos de la misma o distinta naturaleza fuera de Francia.
11. Por otra parte, la parte notificante se compromete a no retomar el control de los activos antes de la expiración de un plazo de [...] * a partir de su cesión.

Objeto de la cesión

12. Sin perjuicio de las indicaciones complementarias que figuran en el apartado 37 b) referidas a determinados activos particulares (estaciones de servicio en autopista), los activos (que no sean participaciones en las sociedades citadas en los apartados 26 a) a d), 26 f) a h), 31 a) a c), 38 y 40 c) y d)) se cederán como entidades operativas autónomas. A tal efecto, los activos incluirán los activos materiales (terrenos, edificios y otras construcciones y mobiliario) e inmateriales (clientela, bases de datos informáticos, contratos, autorizaciones y permisos) necesarios para su gestión y que permitan al cesionario ejercer una competencia efectiva. El personal empleado directamente en los activos será transferido con los activos en cuestión de acuerdo con las disposiciones del artículo L.122-12 del Código del Trabajo francés.
13. La parte notificante informará al cesionario de la posibilidad de poner temporalmente a su disposición, o de transferir de manera definitiva, a miembros del personal de gestión administrativa y comercial actualmente empleados por los grupos TotalFina o Elf cuyos servicios fueran necesarios para la explotación y gestión de los activos cedidos al cesionario. Si el cesionario así lo solicitase, la parte notificante se compromete a negociar de buena fe con el cesionario la puesta a disposición temporal o la transferencia definitiva de este personal al cesionario.
14. La parte notificante informará al cesionario de la posibilidad de celebrar con terceros concretos los contratos de suministro de productos o de prestación de servicios cuya ejecución sea necesaria para explotar los activos. Si el cesionario así lo solicitara, la parte notificante se comprometerá, a reserva del acuerdo de los terceros proveedores, a garantizar la transferencia en favor del cesionario de los contratos de suministro de productos o prestaciones de servicios concluidos por los grupos TotalFina y Elf con tales terceros proveedores y aplicables a los activos cedidos.
15. La parte notificante se compromete a no reclamar al personal trasladado con los activos cedidos durante un período de [...] * a partir de la cesión de dichos activos. Por otra parte, la parte notificante hará todo lo que esté en sus manos para evitar que dicho personal dimita antes de la fecha de su transferencia.

Mantenimiento de las condiciones de competencia y del valor de los activos hasta la realización de la cesión

16. La parte notificante se compromete a preservar el pleno valor económico y competitivo de los activos hasta la fecha de su cesión efectiva, de acuerdo con las buenas prácticas comerciales y en la medida de los medios de que dispone, de conformidad con los presentes compromisos.

En especial, la parte notificante se compromete a no ejecutar, hasta la fecha de cesión de los activos y por su propia iniciativa, ningún acto que pueda afectar de manera significativa al valor económico, la gestión o la competitividad de estos activos.

Además, la parte notificante se compromete a no ejecutar, hasta la fecha de cesión de los activos y por su propia iniciativa, ningún acto que pueda modificar la naturaleza o el ámbito de actividad, la estrategia industrial o comercial, o la política de inversión relativa a los activos.

Además, la parte notificante se compromete a tomar las medidas necesarias para evitar la divulgación de información confidencial sobre los activos en el seno de los grupos

TotalFina y Elf o a terceros, a excepción de la información necesaria para la cesión de estos activos en las mejores condiciones, de conformidad con los presentes compromisos.

Por lo que se refiere al personal de los grupos TotalFina y Elf asignado a los activos, la parte notificante se compromete, en un plazo de [...] * a partir de la fecha de recepción de la decisión que autoriza la concentración, a invitar a los miembros del personal afectados a elegir entre la posibilidad de dimitir del puesto que ocupan en los grupos TotalFina o Elf, quedando a cargo de estos grupos la responsabilidad de hacer todos los esfuerzos posibles para su contratación en los activos en cuestión, o de reintegrarse en los grupos TotalFina o Elf, quedando a cargo, en este caso, de dichos grupos la responsabilidad de hacer todos los esfuerzos posibles para sustituir a este personal por personas independientes de ambos grupos.

Si la parte notificante considerase que existen exigencias derivadas del mantenimiento de la viabilidad y la competitividad de los activos, gestionará ante la Comisión la ampliación del plazo de [...] * anteriormente mencionado. En caso de que la Comisión no contestase en un plazo de ocho (8) días desde la presentación de la solicitud de ampliación debidamente motivada y justificada, dicha solicitud se considerará aceptada por la Comisión.

La parte notificante proporcionará al mandatario citado en el apartado 20 todos los medios y la información necesarios para que éste pueda seguir la gestión corriente de los activos.

Mandatario

17. En el plazo de ocho días desde la recepción de la decisión que apruebe la concentración en virtud del apartado 2 del artículo 8 del Reglamento (CEE) n° 4064/89, la parte notificante propondrá los nombres de tres mandatarios a la Comisión y le comunicará un proyecto de mandato conforme a las disposiciones de los presentes compromisos, estableciendo con todo detalle el alcance del mandato, las responsabilidades del mandatario y las modalidades de su remuneración (aunque sin precisar el importe).
18. La Comisión se pronunciará sobre la propuesta de mandatario y sobre el proyecto de mandato en un plazo de ocho (8) días desde su recepción.

En este plazo la Comisión podrá aprobar o rechazar el nombre de uno, dos o los tres mandatarios propuestos. Si solamente aprobase a uno de los tres, la parte notificante designará a éste como mandatario. Si aprobase a más de uno, la parte notificante designará libremente a uno de ellos como mandatario. Si la Comisión rechazase a todos los mandatarios propuestos, corresponderá a la Comisión elegir a un mandatario que será designado por la parte notificante.

Si la Comisión así lo solicitase, la parte notificante modificará el proyecto de mandato.

19. A falta de reacción de la Comisión a la propuesta de la parte notificante en el plazo de ocho (8) días a partir de la recepción de esta propuesta, los nombres de los tres mandatarios y el proyecto de mandato propuestos se considerarán aceptados por la Comisión.
20. El mandatario será designado por la parte notificante en el plazo de cinco días laborables siguientes a la aprobación por parte de la Comisión. La remuneración del

mandatario será convenida entre éste y la parte notificante. Una copia del mandato confiado al mandatario será enviada a la Comisión.

Una vez firmado el mandato, la parte notificante no podrá introducir ninguna modificación en el mismo sin el acuerdo de la Comisión. A petición del mandatario, la Comisión podrá exigir la modificación del mandato si se constata que no permite al mandatario realizar plenamente las misiones que se le confiaron.

21. La misión del mandatario consistirá en:

- a) garantizar que la parte notificante mantiene la viabilidad y la posibilidad de negociar los activos y su gestión y explotación en el marco empresarial normal, de acuerdo con la práctica previa y hasta la fecha de su cesión efectiva;
- b) informar periódicamente a la Comisión sobre el estado de realización de los compromisos que figuran a continuación y sobre la ejecución de su misión. A tal efecto redactará y transmitirá a la Comisión un informe confidencial cada cuatro (4) semanas, en el plazo de cinco (5) días laborables desde el final de cada período, o cada vez que se así se le pida.

Este informe se centrará en los puntos siguientes:

- i) confirmar que los activos se administran para preservar su pleno valor económico y competitivo, de acuerdo con el apartado 21 a);
- ii) indicar las gestiones realizadas para ejecutar los compromisos, la reacción de los terceros contactados (cesionarios potenciales, terceros que tengan derechos de autorización y/o derechos prioritarios, interlocutores sociales y autoridades administrativas) y el estado de formalización de los actos de cesión;
- iii) definir, cuando proceda, los aspectos del mandato que el mandatario no hubiera podido cumplir y las razones de ello.

Una versión no confidencial del informe se transmitirá a la parte notificante.

- (c) por lo que se refiere a las participaciones en el capital de las sociedades citadas en los apartados 26 a) a d), 26 f) a h), 31 a) a c), 38, 40 c) y d) y 41, que la parte notificante se compromete a ceder, y a los puestos de administrador que se compromete a liberar:
 - i) a reserva de lo que se indica a continuación, hasta la fecha de cesión efectiva de las participaciones, ejercer los derechos de voto vinculados a las participaciones que se cederán y ocupar el lugar de las personas físicas que ocupan los puestos que deben cederse u obtener de su parte una procuración (excepto para los puestos de presidente del consejo de administración de CIM y SFDM tal como se indica al apartado 21 c) v) siguiente), dado que un puesto de administrador de SFDM que debe abandonarse no podrá estar ocupado por el mandatario ni ser objeto de una procuración en favor del mandatario y que, en este caso, el administrador dará, de acuerdo con las instrucciones del mandatario, una procuración al Presidente de SFDM;

- ii) ejercer los poderes atribuidos a las personas a las que sustituye o que le hubieran confiado una procuración de acuerdo con el apartado 21 c) i) anterior. Para la realización de esta misión en materia de ventas importantes de activos, distribución de dividendos, disolución de la sociedad, emisión de nuevas acciones y aumento o reducción del capital, el mandatario tendrá en cuenta la protección de los intereses financieros de la parte notificante y la consultará sobre tales materias sin transmitirle ninguna información confidencial, siempre que ello no obstaculice su obligación primera de garantizar que la sociedad siga siendo una entidad viable;
 - iii) si el mandatario lo considera útil, pedir a los grupos TotalFina o Elf poseedores de la participación que debe cederse y/o a las personas que ocupan un puesto de administrador que deban abandonar en virtud de los presentes compromisos, que asistan en persona a la totalidad o a parte de la asamblea general o de la reunión del consejo de administración y, en su caso, que ejerzan por sí mismos con este motivo los poderes que les son atribuidos, a condición de que se abstengan de comunicar información confidencial relativa a la sociedad en cuestión, a los grupos TotalFina o Elf;
 - iv) en cualquier caso, cuando la asamblea general o el consejo de administración deba pronunciarse sobre cesiones de acciones entre accionistas o sobre la autorización de un nuevo accionista, los grupos TotalFina o Elf, según el caso, o los administradores que les representen, tendrán derecho a instruir al mandatario sobre la posición que debe adoptar al respecto de estas cuestiones o de participar ellos mismos en la asamblea general o en la reunión del consejo de administración que vaya a abordar esta cuestión y a votar sobre esta cuestión dentro del límite previsto por los estatutos de la sociedad;
 - v) por lo que se refiere a las sociedades CIM y SFDM en las cuales la parte notificante ocupa la Presidencia del Consejo de Administración (CIM y SFDM) y el puesto de Director General (SFDM), aprobar previamente los actos de política general y las decisiones estratégicas y supervisar los actos de gestión corriente realizados por el Presidente y/o el Director General de las sociedades, con el fin de garantizar que los activos afectados se administren para preservar su pleno valor económico y competitivo, sin transmitir ninguna información confidencial a la parte notificante;
- (d) por lo que se refiere a los activos distintos de las participaciones en las sociedades, citados en los apartados 26 e), 36 y 40 a),
- i) tomar todas las decisiones relativas a la actividad comercial de los activos que deben cederse en el marco de las estructuras de gestión existentes hasta la fecha de su cesión efectiva, quedando entendido que la parte notificante seguirá garantizando la gestión administrativa y técnica corriente de estos activos (como el pago de las remuneraciones del personal directamente empleado en ellos, las inspecciones técnicas periódicas, etc) de acuerdo con la práctica previa y bajo la supervisión del mandatario;
 - ii) garantizar que los activos en cuestión se explotan en el marco empresarial normal, de acuerdo con la práctica previa hasta la fecha de su cesión efectiva;

- iii) garantizar la adopción de medidas para que ninguna información importante sobre los activos, desde el punto de vista de la competencia, se comunique a la parte notificante, a excepción de la información necesaria para la cesión de estos activos en las mejores condiciones posibles, de conformidad con los presentes compromisos;
 - iv) en general, garantizar la conservación del pleno valor económico y competitivo de los activos que deben cederse y tomar todas las medidas adecuadas a tal efecto;
- y,
- (e) en términos generales, velar por la ejecución satisfactoria por la parte notificante de los presentes compromisos.
22. En caso de que la parte notificante no cumpla los compromisos en los plazos previstos en los apartados 5 a 7, el mandatario tendrá por misión dirigir las negociaciones con los terceros interesados con el fin de vender de buena fe los activos al mejor precio posible a un cesionario autorizado por la Comisión. En este caso los compromisos de cesión deberán concluirse en un plazo máximo de [...]*, que, eventualmente, podría ser prorrogado de acuerdo con las disposiciones de los apartados 6 y 7.
 23. En caso de que la parte notificante no respetara sus compromisos de manera sustancial, la Comisión podrá completar la misión del mandatario con el fin de darle todas las posibilidades de hacer respetar los compromisos.
 24. La parte notificante se compromete a proporcionar al mandatario una asistencia razonable así como toda la información que considere necesaria para la ejecución de su misión tal como se menciona anteriormente. La parte notificante pondrá una o más oficinas a disposición del mandatario en sus propios locales o en los de las entidades objeto de los presentes compromisos. La parte notificante celebrará reuniones periódicas con el mandatario, según una frecuencia convenida entre ellos, con el fin de proporcionarle toda la información, verbal y documental necesaria para el ejercicio de su misión. A petición del mandatario, la parte notificante le dará acceso a los lugares objeto de las cesiones.
 25. Cuando las misiones que se le asignan hayan sido ejecutadas, la parte notificante deberá pedir a la Comisión autorización para descargar al mandatario de su misión. No obstante, la Comisión podrá exigir la prórroga del mandato del mandatario si posteriormente se comprobare que los compromisos no habrían sido íntegramente ejecutados.

II. CONTENIDO Y MODALIDADES PARTICULARES DE EJECUCIÓN DE LOS COMPROMISOS EN EL MERCADO DE LA VENTA DE PRODUCTOS REFINADOS FUERA DE LA RED: DEPÓSITOS LOGÍSTICOS

A. Contenido de los compromisos

26. La parte notificante se compromete a ceder:
- a) la totalidad de la participación del 38,72% propiedad de BTT, filial al 50% de los grupos TotalFina y Elf, en el capital de CPA, propietario o tenedor de una participación en los depósitos CPA Ruán (regiones de Normandía y París), CPA Dunkerque (región Septentrional), STOCKBREST (región Oeste), CPA St. Priest (región Alpes) y SES Estrasbourg;
 - b) la totalidad de la participación del 49% que el grupo Elf posee en el capital de SFDM, sociedad que explota, además del oleoducto DMM, los cuatro depósitos siguientes: SFDM Donges, SFDM La Ferté Alais, SFDM Vatry La Chaussé sur Marne y SFDM Saint Baussant;
 - c) la totalidad de la participación del 50% del grupo Elf en la sociedad CIM, que es propietaria de 3 depósitos: CIM Le Havre, CIM Coignières y CIM Grigny;
 - d) la totalidad de la participación directa del 15,07% del grupo Elf en el capital de la sociedad DP Fos, así como la integralidad de la participación (76,65%) del grupo Elf en el capital de la sociedad Fos Import, accionista al 10,63% en la sociedad DP Fos;
 - e) la integralidad de la sociedad del depósito de FINA Port La Nouvelle y de la sociedad del depósito de FINA Nanterre;
 - f) una participación del 51% en el capital de la sociedad del depósito FINA Lorient;
 - g) una participación del 8,76% del grupo Elf en el capital de la sociedad EPL Lyon;
 - h) la participación del 6,54% del Grupo TotalFina en el capital de la sociedad SES Estrasbourg, depósito en el cual TotalFina/Elf ya no tendrá participación;
27. La parte notificante se compromete a dejar libres, a más tardar entre el final del mandato del mandatario y la cesión efectiva del activo en cuestión:
- a) los tres (3) puestos de administrador atribuidos a los grupos TotalFina y Elf en el consejo de administración de la sociedad CPA;
 - b) los tres (3) puestos de administrador atribuidos al grupo Elf en el consejo de administración de la sociedad CIM;
 - c) tres (3) de los seis (6) puestos de administrador atribuidos a los grupos TotalFina y Elf en el consejo de administración de la sociedad DP Fos;
 - d) los tres (3) puestos de administrador atribuidos al grupo TotalFina en el consejo de administración de la sociedad del depósito FINA de Nanterre;
 - e) los tres (3) puestos de administrador atribuidos al grupo TotalFina en el consejo de administración de la sociedad del depósito de Port La Nouvelle;

- f) dos (2) de los cuatro (4) puestos de administrador atribuidos a TotalFina en el consejo de administración de la sociedad del depósito FINA de Lorient;
 - g) uno (1) de los seis (6) puestos de administrador atribuidos al grupo Elf en el consejo de administración de EPL.
28. Además, la parte notificante se compromete, durante un período de [...] a partir de la fecha de liberación de los puestos de administrador anteriormente mencionados, a no aumentar el porcentaje de representación de TotalFina/Elf en los consejos de administración en cuestión, tal como resulta de la realización de los compromisos anteriormente mencionados. En caso de modificación del número total de puestos en el consejo de administración de la sociedad afectada, el número de puestos atribuidos a TotalFina/Elf se modificará proporcionalmente, redondeado, en su caso, a la unidad inferior pero sin poder ser inferior a uno.
29. La parte notificante se compromete, durante un período que comenzará a contar en la fecha de recepción de la decisión que autoriza la concentración y que expirará [...] después de la fecha de cesión efectiva del depósito en cuestión, a no atraer a la clientela de los depósitos objeto de los presentes compromisos en los cuales, tras la realización de los compromisos anteriormente mencionados, TotalFina/Elf no tenga ya ninguna participación, con el fin de proponerle contratos de alquiler o derechos de paso en depósitos que pertenezcan a TotalFina/Elf, o en los cuales TotalFina/Elf tenga una participación y situados en la zona de influencia de los depósitos contemplados por los presentes compromisos.

B. Modalidades de ejecución

30. Por lo que se refiere a las modalidades de ejecución de los compromisos que acaban de exponerse, la parte notificante se referirá a las modalidades comunes descritas más arriba, aportando las precisiones siguientes:
- a) A partir de la recepción de la decisión de aprobación de la concentración y del acuerdo sobre el documento de información citado en el apartado 2 a), la parte notificante consultará a los distintos operadores establecidos fuera de Francia o en Francia que podrían estar interesados por la adquisición de la totalidad o parte de los activos en cuestión, proporcionándoles los datos y especificaciones técnicos, medioambientales, contractuales, comerciales y financieros que les permitan presentar una oferta.
 - b) El nombre de los compradores interesados en la totalidad o parte de los activos se someterá a aprobación de la Comisión en las condiciones previstas en las modalidades comunes y a reserva del ejercicio de los derechos de autorización y prioritarios previstos por los estatutos de CPA, SFDM, CIM, DP Fos y Fos Import, EPL y SES.

Por lo que se refiere a SFDM y CIM, se recuerda que los compradores de las participaciones cedidas deberán también ser aprobados por los comisarios gubernativos y por las autoridades que hayan concedido el derecho de explotación (el Gobierno para SFDM y el Puerto Autónomo de Le Havre para CIM).

III. CONTENIDO Y MODALIDADES PARTICULARES DE EJECUCIÓN DE LOS COMPROMISOS SOBRE EL MERCADO DE LA VENTA DE PRODUCTOS REFINADOS FUERA DE LA RED: OLEODUCTOS PARA PRODUCTOS TERMINADOS

A. Contenido de los compromisos

31. La parte notificante se compromete a ceder:
- la totalidad de la participación del 26,60% del grupo Elf en el capital de la sociedad TRAPIL;
 - la totalidad de la participación del 49% del grupo Elf en el capital de la sociedad SFDM, sociedad de explotación del oleoducto DMM;
 - la totalidad de la participación del 14,10% del grupo Elf y una participación del 3,50% de TotalFina en el capital de la sociedad SPMR.
32. La parte notificante se compromete a:
- proponer al GIE Groupement Pétrolier de Strasbourg (GPS), en un plazo de [...] * a partir de la recepción de la decisión que aprueba la concentración, que ofrezca inmediatamente un paso en los conductos que le pertenecen y que conectan el ODC con SPLS, a todos los operadores presentes en la zona (SES, Bolloré, Propétrol) que presenten una petición en este sentido, dentro del límite del potencial de estos conductos, y a votar en favor de esta propuesta, teniendo en cuenta que cualquier desacuerdo relativo a la utilización de las capacidades de los conductos del GPS se someterá a un experto designado de común acuerdo por las partes en cuestión y, en su defecto, al Tribunal de Comercio de Estrasburgo;
 - proponer en paralelo a la sociedad SPLS realizar trabajos de desestrangulamiento del SPLS cuanto antes, por cuenta del SPLS, con el fin de permitir a los operadores antes citados presentes en la zona transportar sus productos procedentes del ODC y con destino al mismo sin pasar por las cisternas del GPS, y a votar en favor de esta propuesta;
 - hacer proceder en el emplazamiento del GPS, a partir de la terminación de los trabajos de desestrangulamiento de SPLS, al tratamiento colectivo de los contaminantes resultantes de los tráficos de todos los operadores.
33. La parte notificante se compromete a dejar libres, a más tardar entre el final del mandato del mandatario y la cesión efectiva del activo en cuestión:
- dos (2) puestos de administrador de seis (6) en el consejo de administración de la sociedad TRAPIL, que cuenta con diez (10);
 - dos (2) puestos de administrador de cinco (5) en el consejo de administración de la sociedad SPMR, que cuenta con diez (10);
 - cuatro (4) puestos de administrador atribuidos a Elf en el consejo de administración de la sociedad SFDM, que cuenta con ocho (8).
34. Además, la parte notificante se compromete, durante un período de [...] * a partir de la fecha de liberación de los puestos de administrador anteriormente mencionados, a no

aumentar el porcentaje de representación de TotalFina/Elf en los consejos de administración de TRAPIL y SPMR, tal como resulta de la realización de los compromisos anteriormente mencionados. En caso de modificación del número total de puestos en el consejo de administración de TRAPIL y/o SPMR, el número de puestos atribuidos a TotalFina/Elf se modificará proporcionalmente, redondeado, en su caso, a la unidad inferior pero sin poder ser inferior a uno.

B. Modalidades de ejecución

35. Por lo que se refiere a las modalidades de ejecución de los compromisos que acaban de exponerse, la parte notificante se referirá a las modalidades comunes descritas más arriba, aportando las precisiones siguientes:
- a) A partir de la recepción de la decisión de aprobación de la concentración y del acuerdo sobre el documento de información citado en el apartado 2 a), la parte notificante consultará a los distintos operadores establecidos fuera de Francia o en Francia que podrían estar interesados por la adquisición de la totalidad o parte de los activos en cuestión, proporcionándoles los datos y especificaciones técnicos, medioambientales, contractuales, comerciales y financieros que les permitan presentar una oferta.
 - b) El nombre de los compradores interesados en la totalidad o parte de los activos se someterá a aprobación de la Comisión en las condiciones previstas en las modalidades comunes y a reserva del ejercicio de los derechos de autorización y prioritarios previstos por los estatutos de TRAPIL, SPMR y SFDM, así como al acuerdo de los comisarios gubernamentales.

IV. CONTENIDO Y MODALIDADES PARTICULARES DE EJECUCIÓN DE LOS COMPROMISOS SOBRE EL MERCADO DE LA VENTA DE COMBUSTIBLE EN AUTOPISTA

A. Contenido de los compromisos

36. La parte notificante se compromete a ceder setenta (70) estaciones de servicio de las marcas Elf, TOTAL y FINA situadas en autopista que respondan a los criterios de definición de mercado elegidos por la Comisión.

De dichas estaciones de servicio 35 serán de la marca Elf, 26 de la marca TOTAL y 9 de la marca FINA.

En el Anexo 1 se adjunta una relación nominal de las setenta (70) estaciones objeto del presente compromiso, precisando las autopistas en las que están situadas, la concesionaria de autopista de la que dependen, en su caso, su volumen anual de venta de combustible y de otros productos, así como la fecha de vencimiento de su contrato de concesión.

B. Modalidades de ejecución

37. Por lo que se refiere a las modalidades de ejecución de los compromisos, la parte notificante se refiere a las modalidades comunes descritas anteriormente, aportando las precisiones siguientes :

- a) Cuando la parte notificante reciba la decisión de aprobación de la concentración y el acuerdo sobre el documento de información citado en el apartado 2 a), procederá fuera y dentro de Francia a una consulta general de los operadores definidos en las modalidades comunes que podrían estar interesados en las participaciones contempladas. Para permitirles establecer tales ofertas, la parte notificante entregará a dichos operadores el conjunto de los datos y especificaciones contractuales, medioambientales, comerciales, técnicos y financieros relativos a las estaciones de servicio en cuestión.
- b) La cesión de las estaciones de servicio tomará la forma de una transferencia onerosa de las autorizaciones concedidas por las sociedades de autopistas así como de las instalaciones, mobiliario, equipos, aparatos y herramientas necesarios para su explotación.

El personal de explotación directamente asignado al punto de venta será transferido con éste.

La parte notificante precisa que los únicos activos materiales o inmateriales presentes o utilizados en las estaciones en cuestión que no serán cedidos, son los activos relativos a un derecho de propiedad intelectual o a unos conocimientos técnicos consustanciales a la parte notificante y, en particular, el mobiliario típico de la marca y los sistemas informáticos de gestión que le pertenecen.

- c) Con el fin de permitir el restablecimiento inmediato de una competencia efectiva y duradera, la parte notificante se compromete a proponer a los compradores de la totalidad o parte de las estaciones cedidas, transferirles el personal necesario para la gestión administrativa, comercial y contable.

El número, funciones y modalidades de transferencia de este personal se estudiarán individualmente en función de los deseos de los compradores, del número de estaciones de las que se hagan cargo y del método de gestión que deseen aplicar (gestión directa o mandato de alquiler con gerencia).

Además, la parte notificante se compromete a informar a los cesionarios de las estaciones de la posibilidad de celebrar con ellos, temporalmente, un contrato de gestión administrativa de los puntos de venta afectados durante el tiempo necesario para la instauración de su propia infraestructura de gestión. La parte notificante se compromete a celebrar tal contrato con los cesionarios que así lo pidan.

Hasta la cesión efectiva de las estaciones, la parte notificante se compromete a abastecer las estaciones al precio de cesión interno.

Durante el mismo período, el mandatario fijará el precio de venta de los combustibles en las estaciones en cuestión sobre la base de la evolución de las cotizaciones Platt's y de los márgenes que determine para mantener la viabilidad, la competitividad y el carácter negociable de dichas estaciones.

- d) La parte notificante se compromete a informar al cesionario de la posibilidad de permitir a los titulares de tarjetas GR y EUROTRAFIC de TotalFina y Elf CREDIT y PAN de Elf utilizar estas tarjetas en las estaciones cedidas dónde estas tarjetas sean aceptadas en la fecha de notificación de la decisión de aprobación de la concentración, durante un período de [...] * como máximo a partir de la fecha de cesión efectiva de la estación de servicio, a condición de que el cesionario no disponga de un sistema de tarjetas para la venta de combustibles directamente competidor de las tarjetas TotalFina y Elf anteriormente mencionadas y de que se adhiera a las condiciones de gestión de las tarjetas en cuestión tal como establece el contrato concluido con una filial de TRD SA, denominada Centre de Management de Transactions Monétiques SA (definición de los productos y servicios prestados por la tarjeta, especificaciones informáticas, financieras, administrativas y comerciales relativas al sistema de tarjeta, responsabilidades y reclamaciones, facturación y pago de suministros, cobro de créditos, gastos de gestión y administración, modalidades comerciales y financieras, duración y cláusula de atribución de competencia).

Si el cesionario así lo pide, la parte notificante se compromete a celebrar con ella un acuerdo para permitir a los titulares de las tarjetas en cuestión utilizarlas en las estaciones cedidas durante un período de [...] * como máximo a partir de la fecha de cesión efectiva de la estación de servicio en cuestión, siempre que sigan cumpliéndose las condiciones mencionadas en el párrafo anterior de este apartado 37 d).

La parte notificante precisa que no intentará influir en las condiciones de la oferta de combustibles y otros productos en las estaciones cedidas a través de la aplicación de los sistemas de tarjeta en cuestión a tales estaciones. En todo caso este compromiso prevalecerá sobre las consecuencias resultantes de la adhesión del o de los cesionarios al sistema de gestión de las tarjetas.

Por lo que se refiere a tarjetas distintas de las propias de TotalFina y Elf, como las DKV y UTA, utilizadas en las estaciones cedidas, la parte notificante se compromete a realizar las gestiones mencionadas en el apartado 14.

- e) Todo comprador potencial de la totalidad o de parte de estas estaciones deberá estar en condiciones de cumplir las exigencias de los pliegos de condiciones y de los reglamentos de consulta de las sociedades concesionarias de autopistas.

Por lo tanto, los operadores deseosos de presentar una oferta de adquisición deberán tener una experiencia directa o indirecta en la explotación de una red de estaciones de servicio, cualquiera que sea.

- f) Las ofertas presentadas por los compradores podrán referirse a una única estación de servicio, a un conjunto de ellas o a la totalidad de las estaciones objeto del presente compromiso.

Estas ofertas podrán combinarse, entera o parcialmente, con propuestas de acuerdos de intercambio de activos, de la misma naturaleza o no, fuera de Francia.

La parte notificante se reserva, a igualdad de oferta, dar prioridad a las ofertas referentes a la totalidad o a un conjunto significativo de estaciones de servicio y a las que incluyan intercambios de activos.

- g) Con el fin de facilitar la realización del compromiso, toda oferta de adquisición de cinco o más estaciones de servicio deberá incluir, en una proporción adecuada, estaciones cuyo contrato de subconcesión concluya hasta al año 2005. La parte notificante también podrá conceder prioridad a las ofertas referentes a un conjunto de cinco (5) o más estaciones con relación a las ofertas por cuatro (4) o menos estaciones que no incluirían la obligación expuesta en la frase anterior.

- h) La parte notificante presentará la oferta u ofertas de compra elegidas, para obtener la autorización de las concesionarias de autopista afectadas y la de los mandatarios arrendatarios gerentes eventualmente interesados.

En caso de que la sociedad de autopista y/o el mandatario arrendatario se opongan, la parte notificante podrá proponer la sustitución de la estación de servicio en cuestión por otra o proponer al comprador que haga la segunda mejor oferta. A tal efecto la parte notificante presentará una solicitud debidamente documentada y justificada a la Comisión. La parte notificante se pondrá también en contacto con las autoridades francesas de competencia.

Si la Comisión no rechazase esta demanda por escrito en el plazo de diez (10) días laborables a partir de su recepción, la propuesta de la parte notificante se considerará aceptada.

En el caso de que se proceda a una sustitución de estación, la parte notificante confirma que la nueva estación propuesta presentaría las mismas características que la estación inicial y, en especial, tener un volumen de venta de combustible y un volumen de negocios para la venta de productos diversos equivalentes, tener una fecha de vencimiento de la concesión similar y (excepto cuando ello resulte imposible porque la necesidad de sustitución resulta de la denegación de autorización de la concesionaria de la autopista) estar situada en la misma zona geográfica. Por otra parte, dicha sustitución no deberá poner en entredicho el peso económico y competitivo general de la propuesta inicial.

- i) Los cesionarios deberán ejecutar, de acuerdo con las concesionarias de autopista afectadas, las obras necesarias para la transferencia de la subconcesión. La parte

notificante no podrá ser considerada como responsable de los plazos de ejecución, a raíz de la celebración de los acuerdos de cesión.

V. CONTENIDO Y MODALIDADES PARTICULARES DE EJECUCIÓN DE LOS COMPROMISOS SOBRE EL MERCADO DE LA VENTA DE CARBURANTE PARA AVIONES EN TOULOUSE-BLAGNAC Y LYON-SATOLAS

A. Contenido de los compromisos

38. La parte notificante se compromete a ceder:
- a) la participación del 50% de Elf en el GAT (Groupement pour l'Avitaillement de Toulouse-Blagnac),
 - b) la participación del 50% de Elf en el GALYS (Groupement pour l'Avitaillement de Lyon-Satolas).

B. Modalidades de ejecución

39. Por lo que se refiere a las modalidades de ejecución de estos compromisos, la parte notificante se refiere a las modalidades comunes descritas más arriba, aportando las precisiones siguientes:
- a) A partir de la recepción de la decisión de aprobación de la concentración y del acuerdo sobre el documento de información citado en el apartado 2 a), la parte notificante procederá fuera y dentro de Francia a una consulta general de los operadores, tal como se definen en las modalidades comunes, que podrían estar interesados en las participaciones contempladas. Para permitirles presentar tales ofertas, la parte notificante entregará a dichos operadores el conjunto de los datos y especificaciones contractuales, medioambientales, comerciales, técnicos y financieros relativos al acceso al GAT y al GALYS.
 - b) El cesionario de las participaciones deberá satisfacer las condiciones objetivas de admisión previstas por los estatutos del GAT y del GALYS.

VI. CONTENIDO Y MODALIDADES PARTICULARES DE EJECUCIÓN DE LOS COMPROMISOS SOBRE EL MERCADO DEL GLP

A. Contenido de los compromisos

40. La parte notificante se compromete a:

- a) Ceder un 100% de la participación del grupo Elf en el capital de la sociedad Elf ANTARGAZ, cuyo objeto es la comercialización de GLP, de conformidad con su actividad relativa al GLP en la Francia metropolitana.
- b) Se excluirán de la presente cesión:
 - * las participaciones de Elf ANTARGAZ en las filiales que ejercen una actividad GLP fuera de la Francia metropolitana;
 - * las participaciones de Elf ANTARGAZ por cuenta de Elf ANTAR FRANCE en sociedades establecidas en Francia o en el extranjero que ejercen una actividad GLP.

Antes de la realización efectiva de la cesión de los títulos Elf ANTARGAZ, la parte notificante procederá a la transferencia de las participaciones excluidas, tal como se ha indicado anteriormente, en favor de Elf ANTAR FRANCE. Esta transferencia se someterá previamente a la aprobación del mandatario, que consultará a la Comisión.

- c) La cesión de los títulos Elf ANTARGAZ, además de los activos y sociedades directa e íntegramente poseídos por Elf ANTARGAZ, incluye también las participaciones de Elf ANTARGAZ en las siguientes sociedades francesas:

- GIE NORGAL: 52,67%

Antes de la cesión la parte notificante propondrá y votará en favor de una modificación de los estatutos de NORGAL con el fin de insertar en estos estatutos el reparto de la distribución de la capacidad en NORGAL tal como existe actualmente y como figura en el Anexo 2 de los presentes compromisos.

La parte notificante se compromete a proseguir el contrato de agrupación existente para el suministro con el otro accionista actual de NORGAL, durante [...] a partir de la fecha de cesión efectiva del depósito, y si el cesionario así lo solicita y si el otro accionista actual de NORGAL está de acuerdo en asociar a este contrato de agrupación al cesionario.

- RHONE GAZ SA: 50,62%
- SIGPA-OUEST SARL: 66,67%
- WOGEGAL SA: 100%
- GAZ EST DISTRIBUTION SA: 100%
- NORD GLP SA: 100%

- GIE FLOREGAZ: 90%
- MIDI PYRENEES GAZ S.A: 75%
- COBOGAL SA:15%

La parte notificante se compromete a proseguir durante [...] * a partir de la fecha de cesión efectiva de los títulos el contrato de suministro común con el otro accionista actual de COBOGAL.

La parte notificante se compromete también a proponer al comprador, si éste así lo pide y si el otro accionista actual de COBOGAL está de acuerdo, asociarle a este contrato de suministro común. En su defecto, la parte notificante se compromete a proponer al comprador, si éste así lo pide, un contrato de suministro de una duración de [...] * en las condiciones del grupo TotalFina, con sus correspondientes limitaciones.

- SP DE QUEVEN: 50%
- SP BUS PARIS: 50%
- GIE GLP BUS: 25%
- GIE GROUPEMENT TECHNIQUE CITERNE: 20%

d) Que a la cesión de los títulos Elf ANTARGAZ, se añadirá la cesión de las participaciones del grupo Elf en las sociedades siguientes, de conformidad con la actividad GLP en la Francia metropolitana :

- SOBEGAL SA (centro de embotellado de LACQ, NERAC, RODEZ y centro de tratamiento de graneles de DOMENE): 78% del grupo Elf
- GEOGAZ SA: 16,67% del grupo Elf
- GEOVEXIN SA: 44,9% del grupo Elf

e) Además, la parte notificante se compromete a liberar en los plazos previstos para la cesión efectiva de los activos y en las condiciones previstas en las modalidades comunes de realización de los compromisos, los puestos de administradores ocupados por el Grupo Elf en las sociedades incluidas en la presente cesión.

41. La parte notificante se compromete, durante un período que comenzará en la fecha de recepción de la decisión que autoriza la concentración y que expirará [...] * después de la fecha de cesión efectiva de la participación del grupo Elf en Elf ANTARGAZ a no atraer a la clientela de Elf ANTARGAZ.

B. Modalidades de ejecución

42. Por lo que se refiere a las modalidades de ejecución del presente compromiso, la parte notificante se refiere a las modalidades comunes expuestas anteriormente pero aportando las precisiones siguientes:

- a) El nombre del comprador o compradores de la totalidad o de parte de la participación en cuestión se someterá a aprobación de la Comisión en las condiciones previstas en las modalidades comunes.
 - b) A partir de la recepción de la decisión de aprobación de la concentración, la parte notificante consultará, tal como se indica en las modalidades comunes, a los distintos operadores establecidos fuera de Francia o en Francia que podrían estar interesados por la adquisición de la totalidad o parte de la participación en cuestión, proporcionándoles los datos y especificaciones comerciales, técnicos y financieros que les permitan presentar una oferta.
 - c) En el supuesto de que VITOGAZ optase a comprar los títulos de Elf ANTARGAZ, la parte notificante se compromete a no oponerse. Si VITOGAZ fuera elegido como cesionario para los títulos de Elf ANTARGAZ, la parte notificante se compromete a ceder la participación (34%) que tiene en el capital de VITOGAZ en las condiciones y en el plazo previstos en los acuerdos que vinculan a la parte notificante al otro accionista de VITOGAZ.
43. La parte notificante precisa que los elementos propios de un derecho de propiedad intelectual y/o industrial, o de conocimientos técnicos consustanciales a la parte notificante se transferirán con las participaciones en cuestión en la medida en que se utilicen en el marco de la actividad GLP de Elf ANTARGAZ en Francia metropolitana, a excepción de las marcas que pertenezcan al grupo Elf o sean explotadas por éste, así como de las aplicaciones informáticas de gestión que le pertenecen.

La parte notificante concederá al cesionario una licencia que le permita utilizar las marcas explotadas por el grupo Elf en la actividad GLP en la Francia metropolitana durante un plazo máximo de [...] * a partir de la fecha de cesión efectiva.

En caso de que los elementos que dependen de un derecho de propiedad intelectual y/o industrial, o de conocimientos técnicos consustanciales a la parte notificante transferidos con las participaciones en cuestión cubran un territorio más amplio que la Francia metropolitana, la cesión de estos elementos será supeditada a la concesión por el cesionario a la parte notificante de una licencia gratuita por un período de tiempo equivalente a la del derecho de propiedad intelectual y/o industrial o de los conocimientos técnicos cedidos, permitiendo a la parte notificante utilizar estos elementos fuera de la Francia metropolitana.

44. Mientras las participaciones en cuestión no se hayan cedido a un comprador, la parte notificante garantizará que Elf ANTARGAZ se administra como una entidad distinta y vendible, con cuentas de ingresos y gastos propias, y notificará a la dirección de Elf ANTARGAZ que la sociedad será gestionada de forma independiente y bajo la supervisión del mandatario, con el fin de garantizar el mantenimiento de su rentabilidad y su valor en el mercado.

45. Después de la cesión efectiva de los títulos de Elf ANTAGAZ, la parte notificante se compromete a informar al comprador de la posibilidad de celebrar con ella, temporalmente y por un período [...]*, un contrato de suministro no exclusivo con el fin de permitirle asegurar su aprovisionamiento durante el período necesario para la instauración de soluciones alternativas.

Nombre estación	Eje	Sociedad autopista	Peaje	Gestión	Vencimiento concesión	Volumen (m3)	volumen negocio	Doblón	Sandwich
TRANSLAY EST	A28	DDE	NO	Elf					
JONCHETS LES RECOMPENSES	A5	SAPRR	SÍ	Elf					
ROUCAS	A7	ASF	NO	TOTAL					
SCOPERTA	A8	ESCOTA	SÍ	Elf					
PORTE LA DROME	A49	AREA	SÍ	TOTAL					
SAVIGNAC	A62	ASF	SÍ	TOTAL					
BEUZEVILLE SUD	A13	SAPN	SÍ	Elf					
DEUX MERS	A62	ASF	SÍ	TOTAL					
VERDUN SUD	A4	SANEF es APPEL	SÍ	TOTAL					
BEAUNE LES MINES	A20	DDE	NO	TOTAL					
LA COURNEUVE	A1	SANEF	NO	Elf					
SAINT LEGER	A1	SANEF	SÍ	Elf					
ASSEVILLERS	A1	SANEF	SÍ	Elf					
SAUGON	A10	ASF	SÍ	TOTAL					
USSEAU	A10	COFIRO UTE	SÍ	TOTAL					
FENIOUX EST	A10	ASF	SÍ	Elf					
JAUNAY CLAN	A10	COFIRO UTE	SÍ	Elf					
POITIERS CHINCE	A10	COFIRO UTE	SÍ	FINA					
MEUNG	A10	COFIRO UTE	SÍ	Elf					
FENIOUX OUEST	A10	ASF	SÍ	Elf					
PARCE	A11	ASF	SÍ	TOTAL					
PORTE D'ANGERS SUD	A11	COFIRO UTE	NO	FINA					
LA PIVARDIERE	A11	COFIRO UTE	SÍ	Elf					
ROSNY SUD	A13	SAPN	SÍ	Elf					
ST. HILAIRE	A26	SANEF	SÍ	TOTAL					
SOUCHEZ	A26	SANEF	SÍ	TOTAL					
CHAMP ROLLAND	A26	SANEF	SÍ	TOTAL					
RUMANCOURT	A26	SANEF	SÍ	Elf					
ESTEREL	A8	ESCOTA	SÍ	Elf					
LA COMBE RONDE	A36	SAPRR	SÍ	Elf					
BOIS GUILLEROT	A36	SAPRR	SÍ	Elf					
JURA	A39	SAPRR	SÍ	FINA					
SAVERNE	A4	SANEF	SÍ	TOTAL					
VALMY	A4	SANEF es APPEL	SÍ	TOTAL					
BRUMATH OUEST	A4	SANEF	NO	Elf					
TARDENOIS SUD	A4	SANEF	SÍ	FINA					
TARDENOIS NORD	A4	SANEF	SÍ	Elf					
VERDUN	A4	SANEF ex APPEL	SÍ	TOTAL					
VALLEIRY	A40	ATMB	SÍ	Elf					
BONNEVILLE NORD	A40	AREA	SÍ	Elf					
CESARDES	A41	AREA	SÍ	TOTAL					
LA GUIERS	A43	AREA	SÍ	Elf					
ARCLUSAZ	A43	AREA	SÍ	FINA					
L'ABIS	A43	AREA	SÍ	Elf					
VOREPPE	A48	AREA	NO	TOTAL					
JONCHETS	A5	SAPRR	SÍ	TOTAL					
CHIAEN BLANC	A6	SAPRR	SÍ	TOTAL					
GRAVEYRON	A6	SAPRR	NO	TOTAL					
MAISON DIEU	A6	SAPRR	SÍ	TOTAL					

LES CHERES	A6	SAPRR	NO	FINA					
ACHERES EST	A6	SAPRR	SÍ	Elf					
LA FERTE	A6	SAPRR	SÍ	Elf					
BEAUNE MERCEUIL	A6	SAPRR	SÍ	Elf					
NEMOURS	A6	SAPRR	SÍ	Elf					
DARDILLY	A6	DDE	NO	Elf					
NAUROUZE	A61	ASF	SÍ	TOTAL					
ARZENS	A61	ASF	SÍ	TOTAL					
BAZADAIS NORD	A62	ASF	SÍ	Elf					
LACQ NORD	A64	ASF	SÍ	Elf					
MORNAS LES ADRETS	A7	ASF	SÍ	Elf					
CROUSILLES	A7	ASF	SÍ	TOTAL					
L'ALLIER DOYET	A71	SAPRR	SÍ	FINA					
L'ALLIER SAULZET	A71	SAPRR	SÍ	FINA					
SALBRIS OUEST	A71	COFIRO UTE	SÍ	Elf					
LA LOZAIRE	A75	DDE	NO	FINA					
L'AVAIL LE COUDRAY	A81	COFIRO UTE	SÍ	Elf					
TAVEL	A9	ASF	SÍ	TOTAL					
VILLEMOLAQUE	A9	ASF	SÍ	TOTAL					
FABERGUES SUD	A9	ASF	SÍ	Elf					
FABREGUES NORD	A9	ASF	SÍ	Elf					

Anexo II

ESTRUCTURA DE NORGAL

[...]*

	Participación	Derechos de capacidad de almacenamiento			
		Propano (P1)	% Propano (P1)	Butano (P2)	% Butano (P2)
TotalFina	26,40%				
Elf	52,66%				
Vitogaz	20,94%				
Total	100,00%				