

**A Bizottság határozatának összefoglalója****(2008. október 21.)****egy vállalati összefonódásnak a közös piaccal és az EGT-megállapodás működésével összeegyeztethetőnek nyilvánításáról****(Ügyszám COMP/M.4919 – StatoilHydro/ConocoPhillips)***(az értesítés a C(2008) 6125 végleges számú dokumentummal történt)***(Csak az angol nyelvű szöveg hiteles)****(EGT-vonatkozású szöveg)****(2009/C 201/06)**

A Bizottság 2008. október 21-én a vállalkozások közötti összefonódások ellenőrzéséről szóló, 2004. január 20-i 139/2004/EK tanácsi rendelet<sup>(1)</sup> – és különösen annak 8. cikke (2) bekezdése – értelmében összefonódási ügyben hozott határozatot. A határozat teljes szövegének bizalmas adatokat nem tartalmazó változata az ügy hiteles nyelvén és a Bizottság munkanyelvein megtalálható a Versenypolitikai Főigazgatóság honlapján, az alábbi címen:

[http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/decisions/m4919\\_20081021\\_20600\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/decisions/m4919_20081021_20600_en.pdf)

**I. BEVEZETÉS**

2008. március 14-én a Bizottság a 139/2004/EK tanácsi rendelet (a továbbiakban: az összefonódás-ellenőrzési rendelet) 4. cikke szerint bejelentést kapott a StatoilHydro ASA (a továbbiakban: SH, Norvégia) által tervezett összefonódásról, amely szerint e vállalkozás irányítást szerez a tanácsi rendelet 3. cikke (1) bekezdésének b) pontja értelmében a ConocoPhillips (Amerikai Egyesült Államok) kőolaj-üzletága felett Skandináviában, mely a következő vállalkozásokat jelenti: ConocoPhillips Denmark APS (a továbbiakban: JET Denmark), ConocoPhillips Nordic AB (a továbbiakban: JET Sweden) és ConocoPhillips JET AS (a továbbiakban: JET Norway). A JET Denmark felett a Statoil A/S (Dánia), a JET Sweden felett a Svenska Statoil AB (Svédország), a JET Norway felett pedig a Statoil Norway AS (Norvégia) fog irányítást szerezni.

- A ConocoPhillips skandináviai üzletágát képező vállalkozásokra a továbbiakban együttesen a JET – Skandinávia megnevezést alkalmazzuk.

- A bejelentés vizsgálata után a Bizottság 2008. május 13-án megállapította, hogy a bejelentett ügylet az összefonódás-ellenőrzési rendelet hatálya alá tartozik, és komoly kétségei merülnek fel azzal kapcsolatban, hogy összeegyeztethető-e a közös piaccal és az EGT-megállapodással. A Bizottság ezért az összefonódás-ellenőrzési rendelet 6. cikke (1) bekezdésének c) pontja értelmében megindította az eljárást.

**II. A FELEK**

- A StatoilHydro ASA (a továbbiakban: SH) integrált olaj- és gázipari társaság, amely a következő területeken fejti ki tevékenységét: kőolaj- és földgázfeltárás, illetve -kitermelés

(elsősorban Norvégiában), finomítás, továbbá üzemanyagok és egyéb kőolajszármazékok kis- és nagykereskedelmi értékesítése. Az SH 2007-ben jött létre, amikor a Statoil ASA felvásárolta a Norsk Hydro ASA nevű norvég olaj- és gázipari vállalatot<sup>(2)</sup>. Az SH „Statoil” márkanévvel kiskereskedelmi üzemanyag-értékesítő helyeket üzemeltet Dániában, Norvégiában és Svédországban<sup>(3)</sup>. A vállalkozás emellett Svédországban „Hydro” márkanévvel is működtet üzemanyag-értékesítő helyeket.

- A JET – Skandinávia „JET” márkanévvel kiskereskedelmi üzemanyag-értékesítő helyeket üzemeltet Dániában, Norvégiában és Svédországban. A JET Sweden finomított kőolajtermékek tárolására szolgáló létesítményekkel is rendelkezik, amelyek közül az egyik a JET Norway kiskereskedelmi hálózatának ellátását végzi.

- Az SH-ra és a JET – Skandináviára a továbbiakban együttesen a felek megnevezést alkalmazzuk.

**III. AZ ÉRINTETT PIACOK**

- Az SH és a JET – Skandinávia egyaránt folytatnak tevékenységet az üzemanyag kiskereskedelmi értékesítésének piacain.
- Az ügy által érintett termékpiacot az üzemanyagok kiskereskedelmi értékesítésének piacaként határozták meg.

<sup>(2)</sup> Lásd a COMP/M.4545 – Statoil/Hydro ügyről szóló, 2007. május 3-i bizottsági határozatot.

<sup>(3)</sup> Az SH Lengyelországban, Oroszországban, Észtországban, Litvániában és Lettországban is működtet kiskereskedelmi üzemanyag-értékesítő helyeket.

<sup>(1)</sup> HL L 24, 2004.1.29., 1–22. o.

9. A termékpiac nemzeti szintű, mivel számos töltőállomás vonzáskörzete tekintetében jelentős átfedések vannak, ami visszahat az árképzésre, és a legfontosabb versenytényezők általában nem helyi, hanem nemzeti szinten dőlnek el. Mivel azonban a kiskereskedelmi üzemanyag-értékesítési üzletláncok a legtöbb esetben a közelükben található kiskereskedelmi töltőállomások működését is nyomon követik, az értékelésnek figyelembe kell vennie, hogy helyi szinten is folyik verseny.

#### IV. VERSENYJOGI ÉRTÉKELÉS

10. A határozat szerint a tervezett összefonódás komoly kétségeket vet fel azzal kapcsolatban, hogy összeegyeztethető-e i. a közös piaccal, az üzemanyagok kiskereskedelmének svédországi piacát nézve, valamint ii. a közös piaccal és az EGT-megállapodással, az üzemanyagok kiskereskedelmének norvégiai piacát nézve.
11. A határozat szerint a tervezett összefonódás az üzemanyagok kiskereskedelmének dániai piacán nem vet fel aggályokat, mivel itt az összefonódással létrejött vállalkozás a többi piaci szereplő részéről továbbra is erős versennyel néz majd szembe.

##### 1. A tervezett összefonódás által Svédország vonatkozásában keltett versenyjogi aggályok

12. Az SH már jelenleg is egyértelműen a legnagyobb szállító az üzemanyagok kiskereskedelmének svédországi piacán, és (a [10-20] %-os piaci részesedéssel rendelkező) JET Sweden felvásárlásával jelentősen növelné piaci részesedését, ezáltal tovább szilárdítaná a svéd piac fő töltőállomás-láncaként elért pozícióját, komoly belépési korlátok érvényesülése mellett.
13. A kizárólag automata töltőállomásokat (szám szerint 163-at) üzemeltető JET Sweden a svéd piac leghatékonyabb szereplője, amelynek egy töltőállomásra lebontott átlagos forgalma messze megelőzi versenytársait.
14. A JET Sweden árkülönbséget alkalmazva következetesen alákínál versenytársai árainak, és a múltban a versenytársak kihívásai esetén is kitartóan ragaszkodott ehhez az árkülönbséghez.
15. Az SH belső dokumentumai alapján az SH megítélése szerint a JET Sweden gyakorolja rá a legnagyobb versenynyomást.
16. A JET Sweden által kifejtett erőteljes versenynyomást megerősítette a Bizottság vizsgálata: i. a piaci vizsgálat, ii. a fogyasztók körében végzett felmérés, valamint iii. a JET Sweden által a Statoil-hálózat árazására gyakorolt hatást vizsgáló ökonometriai elemzés.

17. A határozat ezért megállapítja, hogy ha a JET Sweden megszűnik független versenytársként működni és összefonódik a legnagyobb svédországi üzemeltetővel, ez komoly kételyeket vet fel az üzemanyagok kiskereskedelmi értékesítésének svéd piacán levő versenyre tett hatásával kapcsolatban.

##### 2. A tervezett összefonódás által Norvégia vonatkozásában keltett versenyjogi aggályok

18. Az üzemanyagok kiskereskedelmi értékesítésének norvégiai piaca erősen koncentrált, mivel a piac [90-100] %-a négy piaci szereplő (az SH, a Shell, az Esso és az YX Energi) között oszlik meg. A JET Norway piaci részesedése [0-5] % körül van.
19. A JET Norway ösztönzői lényegesen eltérnek a négy fő piaci szereplőre hatóktól, mivel velük ellentétben a JET Norway i. az egyetlen olyan piaci szereplő, amely teljes mértékben automata töltőállomásokból álló hálózatot üzemeltet Norvégiában, ii. töltőállomásain egységes árakat alkalmaz, aminek erőteljes és pozitív jelzésértéke van a vásárlók felé, iii. csak Norvégia délkeleti részén működik, mivel a vállalat norvégiai terjeszkedését logisztikai nehézségek gátolják.
20. A JET Norway nyomást gyakorol versenytársai versenymagatartására, mivel a JET Norway i. Norvégia délkeleti részén az ország egészéhez képest jelentősebb ([5-10] %-os) piaci részesedéssel rendelkezik, ii. a norvég piac leghatékonyabb szereplője; egy töltőállomásra lebontott átlagos forgalma messze megelőzi versenytársait, iii. logisztikai nehézségei ellenére nyereséges, valamint iv. árkülönbséget alkalmazva következetesen alákínál nem-automata töltőállomásokat üzemeltető versenytársai árainak.
21. Az SH belső dokumentumai alapján az SH megítélése szerint a JET Norway erőteljes versenynyomást gyakorol rá.
22. A JET Norway által kifejtett erőteljes versenynyomást megerősítette a Bizottság vizsgálata: i. a piaci vizsgálat, ii. a fogyasztók körében végzett felmérés, valamint iii. a JET Norway által a Statoil-hálózat árazására gyakorolt hatást vizsgáló ökonometriai elemzés. Ezenfelül a norvég versenyhatóság is megerősítette, hogy a JET Norway erős versenynyomást fejt ki Norvégia délkeleti részén.
23. A határozat ezért megállapítja, hogy a magas piacralépési korlátok tekintetében egyoldalú hatásokat váltana ki, ha a JET Norway megszűnne független versenytársként működni. Ezen okokból kifolyólag a határozat megállapítja, hogy az ügylet komoly kételyeket vet fel az üzemanyagok kiskereskedelmi értékesítésének norvégiai piacán levő versenyre gyakorolt hatásával kapcsolatban.

### 3. Az SH által felajánlott kötelezettségvállalások

24. A Bizottság által meghatározott versenyaggályok elosztása érdekében a felek 2008. július 25-én kötelezettségvállalásokat nyújtottak be Svédország és Norvégia vonatkozásában.

25. A piaci teszt eredménye azt mutatta, hogy – egy kiigazítás esetén – a felek által tett kötelezettségvállalások elégségesek a tervezett összefonódás által keltett versenyjogi aggályok megszüntetésére.

26. Miután a Bizottság tájékoztatta őket a piaci teszt eredményéről, a felek 2008. szeptember 1-jén kezdeti kötelezettségvállalásaikat a fent említett kiigazítás elfogadásával módosították.

#### a) A 2008. július 25-én előterjesztett kötelezettségvállalások tartalma

27. Svédország vonatkozásában az SH felajánlotta, hogy értékesít egy 158 személyzet nélküli töltőállomásból álló hálózatot. A 118 Hydro töltőállomásból és 40 JET töltőállomásból álló hálózat által képviselt piaci részesedés kb. [5-10] % lenne.

28. Emellett az SH javaslata szerint a vevőnek a következő lehetőségeket ajánlaná fel: i. a JET Sweden jelenlegi részesedésének (50 %) megvásárlása a JET Sweden és az SH tulajdonában lévő közös vállalkozásban, amely két tárolót birtokol és üzemeltet Svédországban, ii. benzin és dízel beszerzése 2011. december 31-é ig az SH egyes tárolóiból vagy bizonyos harmadik felek tulajdonában levő tárolókból, amelyekkel az SH üzemanyag-szállítási vagy cseremegállapodást kötött, iii. a svéd törvények értelmében kötelező tárolási előírások betartását lehetővé tevő feltételek biztosítása 2011. december 31-é ig, valamint iv. a JET töltőállomásainak finomított kőolajtermékekkel való ellátását célzó, megfelelő szerződések biztosítása 2011. december 31-é ig logisztikai szolgáltatókkal.

29. Norvégia vonatkozásában az SH megvásárolná a JET Norwayt, de nem gyakorolna irányítást felette, és megfelelő átmeneti intézkedések mellett újraértékesítené. Továbbá a vevő piaci részesedése az üzemanyagok kiskereskedelmi értékesítésének norvég piacán nem haladhatná meg a 10 %-ot.

30. Emellett az SH javaslata szerint a JET Norwayt megvásárló vállalkozásnak a következő lehetőségeket ajánlaná fel: i. a jelenleg a JET Norway tulajdonában lévő, a norvégiai kiskereskedelmi értékesítéshez használt svédországi (Ströms-tadban, a norvég határ mentén található) tároló megvásárlása, ii. 2011. december 31-ig meghatározott mennyiségű benzin beszerzése az SH-tól, iii. a norvég törvények értelmében kötelező tárolási előírások betartását lehetővé tevő feltételek biztosítása 2011. december 31-é ig, valamint iv. a JET töltőállomásainak finomított kőolajtermékekkel való ellátását célzó, megfelelő szerződések biztosítása 2011. december 31-é ig logisztikai szolgáltatókkal.

#### b) A fenti kötelezettségvállalások értékelése

##### Svédország

31. A válaszadók körében kiegyensúlyozott volt az arány a javasolt korrekciós intézkedéseket a versenyaggályokat megszüntetésére alkalmasnak tartók és az ezzel ellentétes véleményen lévők között. Hasonlóan egyenletes megoszlás volt tapasztalható az értékesített hálózat életképességének megítélésében is.

32. A versenyaggályok megszüntetésére vonatkozóan megfogalmazott kételyek a következőkre hivatkoztak: i. az SH jelenlegi erős piaci pozíciójára, valamint ii. arra tényre, hogy az értékesített hálózat túl kicsi lenne és nem lenne képes versenynyomást gyakorolni az SH-ra az összefonódás után.

33. Az életképességgel kapcsolatban kifejtett legfontosabb kételyek a következőkre hivatkoztak: i. az újonnan létrejövő hálózat összesített és átlagolt forgalmára, valamint ii. arra tényre, hogy az értékesítésre kerülő Hydro töltőállomások elhelyezkedése kedvezőtlen.

34. Továbbá a válaszadók egyértelmű többsége úgy ítélte meg, hogy túlságosan rövid az SH által a potenciális vásárlónak felajánlott szolgáltatási megállapodás időtartama (három év). Számos válaszadó azt állította, hogy öt éves időtartamra lenne szükség.

35. A határozat azt állapította meg, hogy a verseny megszűnésével és az életképességgel kapcsolatos aggodalmak nem kellően megalapozottak.

36. Valójában az új hálózat i. átlagolt forgalma az SH és a Tanka után a harmadik legmagasabb lesz, ii. az egész országot lefedi, iii. a legsűrűbben lakott területeken erős jelenléttel rendelkezik, valamint iv. eléri azt a kritikus méretet, amely a működési költségek fedezéséhez és a hatékony versenyhez szükséges.

37. Végül pedig több válaszadó is érdeklődését fejezte ki az új hálózat megvásárlását illetően.

38. 2008. szeptember 1-jén az SH módosított kötelezettségvállalási javaslatot nyújtott be, amelyben az értékesített hálózat potenciális vásárlóinak felajánlja az ellátási megállapodás 2013. december 31-ig való meghosszabbítását, azaz időtartamának három évről öt évre növelését. E hosszabbítással az ellátási megállapodások időtartama nem jelent már problémát a Bizottság számára.

39. Így a határozat szerint a javasolt korrekciós intézkedések megszüntetik a Bizottság súlyos aggályait Svédország vonatkozásában.

Norvégia

40. A versenytársak túlnyomó többsége szerint a JET Norway leválasztása életképes versenytársat eredményezne és megszüntetné a Bizottság által kifejtett versenyaggályokat.

41. Továbbá a JET Norway megvásárlója ösztönözve lenne arra, hogy versenynyomást gyakoroljon az SH-ra és a másik három legfontosabb piaci szereplőre, mivel a vevő ügyletet megelőző piaci részesedése az üzemanyagok kiskereskedelmi értékesítésének norvég piacán nem haladhatná meg a 10 %-ot. E kitétel megakadályozza, hogy a másik három legfontosabb piaci szereplő bármelyike megvásárolhassa a JET Norwayt.

42. Azonban Svédország esetéhez hasonlóan a válaszadók egyértelmű többsége úgy ítélte meg, hogy nem elég hosszú az SH által a potenciális vásárlónak felajánlott szolgáltatási

megállapodás időtartama (három év). Számos válaszadó megállapította, hogy öt éves időtartamra lenne szükség.

43. 2008. szeptember 1-jén az SH módosított kötelezettségvállalási javaslatot nyújtott be, amelyben a JET Norway potenciális vásárlónak felajánlja az ellátási megállapodás 2013. december 31-ig való meghosszabbítását, azaz időtartamának három évről öt évre növelését. E hosszabbítással az ellátási megállapodások időtartama nem jelent már problémát a Bizottság számára.

44. Így a határozat szerint a javasolt korrekciós intézkedések megszüntetik a Bizottság súlyos aggályait Norvégia vonatkozásában.

#### V. KÖVETKEZTETÉS

45. A fenti okokból kifolyólag a Bizottság megállapítja, hogy az SH által tett kötelezettségvállalások teljesülése esetén az összefonódás-ellenőrzési rendelet 8. cikkének (2) bekezdésével, valamint az EGT-megállapodás 57. cikkével összhangban a bejelentett összefonódást összeegyeztethetőnek kell tekinteni a közös piaccal és az EGT-megállapodással.