

Streszczenie Decyzji Komisji**z dnia 21 października 2008 r.****uznającej koncentrację za zgodną ze wspólnym rynkiem oraz z funkcjonowaniem Porozumienia EOG****(Sprawa COMP/M.4919 – StatoilHydro/ConocoPhillips)**

(Zgłoszona w dokumencie nr C(2008) 6125 wersja ostateczna)

(Jedynie tekst w języku angielskim jest autentyczny)**(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

(2009/C 201/06)

W dniu 21 października 2008 r. Komisja przyjęła decyzję w sprawie połączenia przedsiębiorstw na podstawie rozporządzenia Rady (WE) nr 139/2004 z dnia 20 stycznia 2004 r. w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw⁽¹⁾, a w szczególności art. 8 ust. 2 tego rozporządzenia. Pełny tekst decyzji w wersji nieopatrzonej klauzulą poufności, w autentycznej wersji językowej postępowania oraz w językach roboczych Komisji znajduje się na stronie internetowej Dyrekcji Generalnej ds. Konkurencji pod następującym adresem:

http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/decisions/m4919_20081021_20600_en.pdf

I. WPROWADZENIE

1. W dniu 14 marca 2008 r., zgodnie z art. 4 rozporządzenia Rady (WE) nr 139/2004 („rozporządzenie w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw”), Komisja otrzymała zgłoszenie planowanej koncentracji, w wyniku której przedsiębiorstwo StatoilHydro ASA („SH”, Norwegia) przejmuje w rozumieniu art. 3 ust. 1 lit. b) rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw prowadzoną na terenie Skandynawii działalność przedsiębiorstwa ConocoPhillips („ConocoPhillips”, Stany Zjednoczone) związaną z ropą naftową, a mianowicie przedsiębiorstwa ConocoPhillips Denmark APS („JET Denmark”), ConocoPhillips Nordic AB („JET Sweden”) oraz ConocoPhillips JET AS („JET Norway”). Przedsiębiorstwo JET Denmark zostanie przejęte przez Statoil A/S (Dania), JET Sweden przez Svenska Statoil AB (Szwecja), zaś JET Norway przez Statoil Norway AS (Norwegia).
2. Działalność prowadzona przez ConocoPhillips na terenie Skandynawii będzie łącznie określana jako „JET Scandinavia”.
3. W dniu 13 maja 2008 r., po zbadaniu zgłoszenia, Komisja stwierdziła, iż zgłoszona transakcja wchodzi w zakres rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw oraz wzbudza poważne wątpliwości co do zgodności ze wspólnym rynkiem oraz Porozumieniem EOG. W związku z tym Komisja wszczęła postępowanie zgodnie z art. 6 ust. 1 lit. c) rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw.

II. STRONY

4. Przedsiębiorstwo StatoilHydro ASA (SH) jest zintegrowanym przedsiębiorstwem działającym w sektorze ropy

naftowej i gazu, prowadzącym działalność w zakresie poszukiwania i produkcji ropy naftowej oraz gazu ziemnego (głównie na terenie Norwegii), rafinacji oraz sprzedaży detalicznej i niedetalicznej paliw i innych pochodnych ropy naftowej. Przedsiębiorstwo SH powstało w 2007 r. Przedsiębiorstwo Statoil ASA przejęło wówczas norweskie przedsiębiorstwo Norsk Hydro ASA, działające w sektorze ropy naftowej i gazu⁽²⁾. Przedsiębiorstwo SH prowadzi punkty sprzedaży detalicznej paliw silnikowych na terenie Danii, Norwegii oraz Szwecji pod marką „Statoil”⁽³⁾. Ponadto przedsiębiorstwo prowadzi punkty sprzedaży detalicznej paliw silnikowych na terenie Szwecji pod marką „Hydro”.

5. Przedsiębiorstwo JET Scandinavia prowadzi punkty sprzedaży detalicznej paliw silnikowych na terenie Danii, Norwegii oraz Szwecji pod marką „JET”. Przedsiębiorstwo JET Sweden dysponuje również własnymi obiektami do magazynowania rafinowanej ropy naftowej, przy czym jeden z tych obiektów przeznaczony jest do zabezpieczania dostaw realizowanych w ramach sieci sprzedaży detalicznej JET Norway.
6. W dalszym ciągu dokumentu przedsiębiorstwa SH oraz JET Scandinavia będą określane wspólnie stronami.

III. RYNKI WŁAŚCIWE

7. Zarówno przedsiębiorstwo SH jak i JET Scandinavia prowadzą działalność na rynku sprzedaży detalicznej paliw silnikowych.
8. Na potrzeby niniejszej sprawy właściwy rynek produktowy został określony jako rynek sprzedaży detalicznej paliw silnikowych.

⁽¹⁾ Dz.U. L 24 z 29.1.2004, s. 1–22.

⁽²⁾ Zob. sprawa COMP/M.4545 – Statoil/Hydro, decyzja Komisji z dnia 3 maja 2007 r.

⁽³⁾ Przedsiębiorstwo prowadzi również punkty sprzedaży detalicznej paliw silnikowych na terenie Polski, Rosji, Estonii, Litwy i Łotwy.

9. Rynek produktowy jest rynkiem krajowym, ponieważ zasięg operacyjny licznych stacji paliw w dużej mierze pokrywa się, co wywołuje efekt domina, jeżeli chodzi o politykę cenową. Ponadto decyzje odnośnie do najważniejszych parametrów związanych z konkurencją zapadają raczej na płaszczyźnie krajowej, nie zaś lokalnej. Zakładając jednak, że większość sieci sprzedaży detalicznej paliw silnikowych monitoruje działalność sąsiadujących detalicznych stacji paliw, w ocenie należy uwzględnić fakt, iż konkurencja występuje również na płaszczyźnie lokalnej.

IV. OCENA WPŁYWU NA KONKURENCJĘ

10. W decyzji uznano, że proponowane połączenie wzbudza poważne wątpliwości co do zgodności (i) ze wspólnym rynkiem w odniesieniu do rynku sprzedaży detalicznej paliw silnikowych w Szwecji oraz (ii) ze wspólnym rynkiem oraz porozumieniem EOG w odniesieniu do rynku sprzedaży detalicznej paliw silnikowych w Norwegii.

11. W decyzji uznano, że planowane połączenie nie wzbudza poważnych wątpliwości w odniesieniu do rynku sprzedaży detalicznej paliw silnikowych w Danii, ponieważ połączone przedsiębiorstwo w dalszym ciągu będzie miało do czynienia z konkurencją wywieraną przez pozostałe przedsiębiorstwa obecne na tym rynku.

1. Problemy w zakresie konkurencji, jakie proponowana koncentracja może powodować w Szwecji

12. Przedsiębiorstwo SH już teraz jest zdecydowanie największym dostawcą na szwedzkim rynku sprzedaży detalicznej paliw silnikowych. W wyniku przejęcia przedsiębiorstwa JET Sweden (udział w rynku na poziomie [10–20] %) znacząco zwiększyłoby ono swój udział w szwedzkim rynku i tym samym jeszcze bardziej – biorąc pod uwagę wysokie bariery wejścia – umocniłoby swoją pozycję wiodącej sieci stacji paliw na tym rynku.

13. Przedsiębiorstwo JET Sweden, które prowadzi działalność w ramach całkowicie automatycznych stacji paliw (163 stacje) jest najbardziej skutecznym podmiotem na szwedzkim rynku; średnia wydajność jednej stacji jest znacznie wyższa niż w przypadku przedsiębiorstw konkurencyjnych.

14. Stosując politykę różnicowania cen, przedsiębiorstwo JET Sweden systematycznie zaniża ceny w porównaniu z cenami przedsiębiorstw konkurencyjnych; w przeszłości zawsze udawało mu się obronić te praktyki przed atakami konkurentów.

15. Wewnętrzne dokumenty przedsiębiorstwa SH dowodzą, że postrzega ono przedsiębiorstwo JET Sweden jako podmiot wywierający największą presję konkurencyjną.

16. Fakt, że przedsiębiorstwo JET Sweden wywiera silną presję konkurencyjną, został potwierdzony przez (i) badanie rynku, (ii) badanie opinii konsumentów oraz (iii) ekonometryczną analizę wpływu przedsiębiorstwa JET Sweden na kształtowanie cen w sieci Statoil; wszystkie te badania i analizy zostały przeprowadzone przez Komisję.

17. W decyzji uznano zatem, że usunięcie przedsiębiorstwa JET Sweden jako niezależnego konkurenta oraz jego połączenie z największym podmiotem w Szwecji wzbudza poważne wątpliwości jeżeli chodzi o wpływ tych operacji na konkurencję na szwedzkim rynku sprzedaży detalicznej paliw silnikowych.

2. Problemy w zakresie konkurencji, jakie proponowana koncentracja może powodować w Norwegii

18. Norweski rynek sprzedaży detalicznej paliw silnikowych jest w wysokim stopniu skoncentrowany, ponieważ [90–100] % tego rynku rozdzieliły między siebie cztery obecne na tym rynku podmioty (firmy SH, Shell, Esso, YX Energi). Przedsiębiorstwo JET Norway dysponuje udziałem w rynku na poziomie około [0–5] %.

19. Zachęty skuteczne w przypadku przedsiębiorstwa JET Norway różnią się od tych, które są skuteczne w przypadku czterech pozostałych podmiotów. W przeciwieństwie do nich przedsiębiorstwo JET Norway (i) jest jedynym podmiotem, który prowadzi działalność w ramach sieci automatycznych stacji paliw w Norwegii, (ii) oferuje na stacjach paliw ceny netto, które stanowią silny i atrakcyjny sygnał dla klientów, (iii) prowadzi działalność jedynie na terenie Norwegii południowo-wschodniej, co spowodowane jest trudnościami logistycznymi uniemożliwiającymi przedsiębiorstwu rozszerzenie działalności na cały obszar Norwegii.

20. Przedsiębiorstwo JET Norway wywiera presję na konkurencyjną postawę swoich rywali, jako że (i) ma ono wyższy udział w rynku na terenie Norwegii południowo-wschodniej ([5–10] %) niż na obszarze całego kraju, (ii) jest najbardziej skutecznym podmiotem na rynku norweskim; średnia wydajność jednej stacji jest o wiele wyższa niż w przypadku jego konkurentów, (iii) jest przedsiębiorstwem dochodowym, mimo trudności logistycznych, (iv) stosując politykę różnicowania cen, systematycznie zaniża ceny w stosunku do cen stosowanych przez konkurentów na nieautomatycznych stacjach paliw.

21. Wewnętrzne dokumenty przedsiębiorstwa SH dowodzą, że postrzega ono przedsiębiorstwo JET Norway jako konkurenta wywierającego silną presję.

22. Fakt, że przedsiębiorstwo JET Norway wywiera silną presję konkurencyjną zostało potwierdzone przez (i) badanie rynku, (ii) badanie opinii konsumentów oraz (iii) ekonometryczną analizę wpływu przedsiębiorstwa JET Norway na ceny w sieci Statoil; wszystkie te badania i analizy zostały przeprowadzone przez Komisję. Ponadto fakt wywierania silnej presji konkurencyjnej przez JET Norway na terenie Norwegii południowo-wschodniej został potwierdzony również przez norweski organ ds. konkurencji.

23. W decyzji uznano zatem, że usunięcie przedsiębiorstwa JET Norway jako niezależnego konkurenta powodowałoby jednostronne skutki w sytuacji, w której na rynku występują wysokie bariery wejścia. Z powyższych powodów w decyzji uznano zatem, że planowane połączenie wzbudza poważne wątpliwości, jeżeli chodzi o konkurencję na norweskim rynku sprzedaży detalicznej paliw silnikowych.

3. Zobowiązania przedstawione przez przedsiębiorstwo SH

24. W dniu 25 lipca 2008 r. strony przedstawiły zobowiązania dotyczące Norwegii oraz Szwecji, zmierzające do usunięcia określonych przez Komisję poważnych wątpliwości dotyczących konkurencji.

25. Odpowiedzi uzyskane w ramach badań rynkowych pokazały, że zobowiązania przedstawione przez strony są – z zastrzeżeniem jednej poprawki – wystarczające dla usunięcia poważnych wątpliwości dotyczących konkurencji, związanych z proponowanym połączeniem.

26. Komisja poinformowała strony o wynikach badań rynkowych, a następnie strony w dniu 1 września 2008 r. zmodyfikowały swoje pierwotne zobowiązania, tak aby uwzględnić wymienioną powyżej poprawkę.

a) Treść zobowiązań zaproponowanych w dniu 25 lipca 2008 r.

27. Przedsiębiorstwo SH zaproponowało wydzielenie sieci obejmującej 158 automatycznych stacji paliw w Szwecji. Sieć ta, która objęłaby 118 stacji Hydro oraz 40 stacji JET, odzwierciedlałaby udział w rynku na poziomie około [5–10] %.

28. Ponadto przedsiębiorstwo SH proponuje zaferowanie nabywcy następujących opcji: (i) zakup aktualnego udziału (50 %) przedsiębiorstwa JET Sweden w spółce joint venture (utworzonej przez JET Sweden i SH), która posiada i prowadzi dwa magazyny na terenie Szwecji, (ii) pobieranie do dnia 31 grudnia 2011 r. benzyny i oleju napędowego z określonych magazynów przedsiębiorstwa SH lub magazynów osób trzecich, z którymi przedsiębiorstwo SH zawarło umowy o przepływie lub wymianie, (iii) stworzenie warunków umożliwiających dopełnienie do dnia 31 grudnia 2011 r. wymagań w związku ze składowaniem obowiązujących na mocy prawa szwedzkiego oraz (iv) nawiązanie do dnia 31 grudnia 2011 r. odpowiednich umów z podmiotami logistycznymi na dostarczanie produktów rafinowanych do stacji paliw JET.

29. W Norwegii przedsiębiorstwo SH przejęłoby firmę JET Norway, jednak nie objęłoby nad nią kontroli lecz odsprzedało przy dokonaniu odpowiednich ustaleń przejściowych. Ponadto udział nabywcy w norweskim rynku sprzedaży detalicznej paliw silnikowych przed transakcją nie może przekraczać 10 %.

30. Dodatkowo przedsiębiorstwo SG proponuje zaferowanie nabywcy przedsiębiorstwa JET Norway następujących opcji: (i) zakup szwedzkiego magazynu (znajdującego się w Strömstad, blisko granicy norweskiej), wykorzystywanego przez jego obecnego właściciela – przedsiębiorstwo JET Norway – do realizowanej przez niego sprzedaży detalicznej na terenie Norwegii, (ii) zakupienie do dnia 31 grudnia 2011 r. określonej ilości benzyny od przedsiębiorstwa SH, (iii) stworzenie warunków umożliwiających dopełnienie do dnia 31 grudnia 2011 r. wymagań w związku ze składowaniem obowiązujących na mocy prawa norweskiego oraz (iv) nawiązanie do 31 grudnia 2011 r. odpowiednich umów z podmiotami logistycznymi na dostarczanie produktów rafinowanych do stacji paliw JET.

b) Ocena powyższych zobowiązań

Szwecja

31. Udział respondentów uważających, że proponowany środek zaradczy usunąłby poważne wątpliwości dotyczące konkurencji oraz tych, którzy byli przeciwnego zdania, był zrównoważony. Tak samo zrównoważone wyniki odnotowano w odniesieniu do kwestii zdolności wydzielonej sieci do funkcjonowania.

32. Wątpliwości wyrażone odnośnie do usunięcia problemów w zakresie konkurencji były związane z (i) obecną silną pozycją przedsiębiorstwa SH na rynku oraz (ii) faktem, że wydzielona sieć byłaby zbyt mała, i że po połączeniu nie byłaby w stanie wywierać presji konkurencyjnej na przedsiębiorstwo SH.

33. Główne wątpliwości wyrażone odnośnie do kwestii zdolności wydzielonej sieci do funkcjonowania były związane z (i) łączną oraz średnią wydajnością nowo powstałej sieci oraz (ii) faktem, że stacje Hydro, które miałyby zostać wydzielone, mają niekorzystną lokalizację.

34. Ponadto zdecydowana większość respondentów była zdania, że czas trwania (trzy lata) umowy na dostawy, którą przedsiębiorstwo SH oferuje potencjalnym kupującym, jest zbyt krótki. Kilku respondentów potwierdziło, że konieczny byłby okres pięcioletni.

35. W decyzji ustalono, że wątpliwości dotyczące zarówno usunięcia czynnika konkurencji jak i kwestii zdolności wydzielonej sieci do funkcjonowania nie były odpowiednio uzasadnione.

36. W rzeczywistości nowa sieć (i) będzie miała trzecią pod względem wielkości wydajność średnią, po przedsiębiorstwach SH oraz Tanka, (ii) będzie obejmowała swoim zasięgiem obszar całego państwa, (iii) jest dobrze reprezentowana w obszarach o najwyższym zagęszczeniu ludności oraz (iv) miałaby „masę krytyczną”, niezbędną do pokrycia kosztów ogólnych oraz do tego, by móc skutecznie konkurować z innymi przedsiębiorstwami.

37. Kilku respondentów wyraziło zainteresowanie nabyciem nowej sieci.

38. W dniu 1 września 2008 r. przedsiębiorstwo SH dostarczyło poprawioną wersję zobowiązań, oferując potencjalnym nabywcom wydzielonej sieci możliwość przedłużenia umowy na dostawy z trzech do pięciu lat, czyli do dnia 31 grudnia 2013 r. Biorąc pod uwagę to przedłużenie, czas trwania umowy o dostawę nie stanowi już przedmiotu obaw Komisji.

39. Zgodnie z powyższym w decyzji uznano, że proponowane środki zaradcze usuną poważne wątpliwości Komisji związane z sytuacją w Szwecji.

Norwegia

40. Zdecydowana większość przedsiębiorstw konkurencyjnych uznała, że wydzielenie przedsiębiorstwa JET Norway stworzyłoby konkurenta zdolnego do funkcjonowania i usunęłyby problemy w zakresie konkurencji, które zostały podniesione przez Komisję.

41. Ponadto nabywca przedsiębiorstwa JET Norway zostanie zachęcony do wywierania presji konkurencyjnej na przedsiębiorstwo SH oraz pozostałe trzy podmioty; nie będzie bowiem możliwe, aby nabywca miał przed transakcją udział w rynku przekraczający 10 % norweskiego rynku sprzedaży detalicznej paliw silnikowych. To postanowienie uniemożliwi trzem pozostałym podmiotom nabycie przedsiębiorstwa JET Norway.

42. Jednak podobnie jak w przypadku Szwecji, zdecydowana większość respondentów była zdania, że czas trwania (trzy lata) umowy dostawy oferowanej przez przedsiębiorstwo SH potencjalnym kupującym jest zbyt krótki. Kilku

respondentów potwierdziło, że konieczny byłby okres pięcioletni.

43. W dniu 1 września 2008 r. przedsiębiorstwo SH dostarczyło poprawioną propozycję zobowiązań, oferując potencjalnym nabywcom JET Norway możliwość przedłużenia umowy na dostawę z trzech do pięciu lat, do dnia 31 grudnia 2013 r. Biorąc pod uwagę powyższe przedłużenie, czas trwania umowy o dostawę nie stanowi już przedmiotu wątpliwości Komisji.

44. Zgodnie z powyższym w decyzji uznano, że proponowane środki zaradcze usuną poważne wątpliwości Komisji związane z sytuacją w Norwegii.

V. PODSUMOWANIE

45. Z wymienionych powyżej przyczyn w decyzji zawarty zostaje wniosek, że zgłoszona koncentracja powinna zostać uznana za zgodną ze wspólnym rynkiem oraz Porozumieniem EOG zgodnie z art. 8 ust. 2 rozporządzenia WE w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw oraz art. 57 Porozumienia EOG, pod warunkiem pełnego przestrzegania zobowiązań podjętych przez przedsiębiorstwo SG.