II

(Actos cuja publicação não é uma condição da sua aplicabilidade)

COMISSÃO

DECISÃO DA COMISSÃO

de 9 de Fevereiro de 2000

que declara a compatibilidade de uma operação de concentração com o mercado comum

(Processo COMP/M.1628 — TotalFina/Elf)

Regulamento (CEE) n.º 4064/89 do Conselho

[notificada com o número C(2000) 363]

(Apenas faz fé o texto em língua francesa)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(2001/402/CE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta o Acordo sobre o Espaço Económico Europeu e, nomeadamente, o seu artigo 57.º,

Tendo em conta o Regulamento (CEE) n.º 4064/89 do Conselho, de 21 de Dezembro de 1989, relativo ao controlo das operações de concentração de empresas [1], com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1310/97 [2] e, nomeadamente, o n.º 2 do seu artigo 8.º,

Tendo em conta a decisão da Comissão, de 5 de Outubro de 1999, de dar início a um processo neste caso,

Tendo dado às empresas em causa a possibilidade de apresentarem as suas observações relativamente às objecções levantadas pela Comissão,

Tendo em conta o parecer do Comité Consultivo em matéria de concentrações [3],

Considerando o seguinte:

(1) Em 24 de Agosto de 1999, a Comissão Europeia recebeu a notificação, em conformidade com o disposto no artigo 4.º do Regulamento (CEE) n.º 4064/89 de um projecto de concentração, no âmbito da qual a empresa TotalFina adquire, na acepção do n.º 1, alínea b), do artigo 3.º do referido regulamento, o controlo do conjunto da empresa Elf Aquitaine através de uma oferta pública de aquisição anunciada em 5 de Julho de 1999.

I. AS PARTES NA OPERAÇÃO

(2) A TotalFina é uma sociedade anónima de direito francês, que exerce as suas actividades nos domínios da produção de petróleo e de gás, refinação, distribuição de produtos petrolíferos, petroquímica e química de especialidades. Exerce as suas actividades a nível mundial.

(3) A Elf Aquitaine é uma sociedade anónima de direito francês, que exerce as suas actividades nos domínios da produção de petróleo e de gás, refinação, distribuição de produtos petrolíferos, petroquímica, química de especialidades e no sector da saúde. Exerce as suas actividades a nível mundial.

---

[1] JO L 395 de 30.12.1989, p. 1 (rectificação: JO L 257 de 21.9.1990, p. 13).
[2] JO L 180 de 9.7.1997, p. 1 (rectificação: JO L 40 de 13.2.1998, p. 17).
[3] JO C 154 de 29.5.2001.

II. A CONCENTRAÇÃO

(4) A concentração consiste numa oferta pública de permuta lançada pela TotalFina sobre a totalidade das acções Elf Aquitaine detidas pelo público. Por conseguinte, a concentração é uma aquisição de controlo único, na acepção do n.º 1, alínea b), do artigo 3.º do Regulamento (CEE) n.º 4064/89.

III. DIMENSÃO COMUNITÁRIA

(5) As empresas em causa realizam um volume de negócios total a nível mundial superior a 5 000 milhões de euros [4] (TotalFina 34 981 milhões de euros; Elf: 32 251 milhões de euros). Cada uma das empresas realiza um volume de negócios na Comunidade superior a 250 milhões de euros [...] (*), mas nenhuma delas realiza mais de dois terços do seu volume de negócios num único Estado-Membro. A operação tem, por conseguinte, uma dimensão comunitária.

IV. PROCEDIMENTO

(6) Em 15 de Setembro de 1999, a TotalFina apresentou propostas de compromisso durante a primeira fase do procedimento ao abrigo do artigo 6.º Por conseguinte, o prazo legal foi alargado segundo as disposições do regulamento. Os compromissos em questão não foram considerados nem suficientemente precisos nem de molde a eliminar as dúvidas graves suscitadas pela operação notificada.

(7) Em 18 de Outubro de 1999, a TotalFina apresentou propostas de compromisso em aplicação do disposto no n.º 2 do artigo 8.º [...]

(8) As propostas de compromisso em questão não foram consideradas nem suficientemente precisas nem de molde a eliminar as dúvidas graves suscitas pela operação notificada.

(9) Em 17 de Setembro de 1999, as autoridades francesas apresentaram um pedido de remessa parcial a título do artigo 9.º do regulamento das concentrações. Este pedido diz respeito a certos mercados considerados locais de serviços de armazenagem de produtos petrolíferos acabados, da venda de combustíveis em rede nas auto-estradas e do fornecimento de gás de petróleo liquefeito (GPL) em garrafa aos revendedores. A Comissão remeteu para as autoridades francesas, por decisão de 26 de Novembro de 1999, os aspectos do caso que diziam respeito aos serviços de colocação à disposição de armazenagem de distribuição nas zonas em torno do norte da região parisiense, do sul da região parisiense, de Lyon e de Port-la-Nouvelle. Não se revelou necessário remeter o tratamento dos outros aspectos do pedido de remessa, uma vez que a comunicação de acusações dizia nomeadamente respeito à armazenagem de produtos petrolíferos nas zonas de Nantes Saint-Nazaire e do Havre, à venda de combustíveis nas auto-estradas e à venda de GPL. As autoridades francesas retiraram o seu pedido de remessa em 3 de Fevereiro de 2000 no que diz respeito aos domínios relativamente aos quais a Comissão não se tinha ainda pronunciado.

(10) Em 26 de Novembro de 1999, foi enviada à TotalFina uma comunicação de acusações a que esta respondeu em 13 de Dezembro de 1999. A TotalFina não solicitou a realização de qualquer audição.

V. DEFINIÇÃO DOS MERCADOS RELEVANTES E ANÁLISE CONCORRENCIAL

1. INTRODUÇÃO: REFINAÇÃO E VENDA DE PRODUTOS REFINADOS

1.1. *A procura*

(11) O consumo petrolífero francês (1997) é de 48,5 m^3/ano em gasolina e gasóleo (GO) para motores e de 19,5 m^3/ano em fuelóleo doméstico (FOD) e regista um aumento da ordem dos 4,1 % em relação aos combustíveis, de 3,5 % para o FOD e de 5,8 % para os produtos GPL.

1.2. *Os canais de abastecimento e a cadeia logística*

(12) Existem actualmente 13 refinarias em França, das quais as mais importantes estão agrupadas em dois «centros de refinação», em torno da lagoa de Berre (Marselha) e um outro na Basse Seine (Normandia), onde se encontram concentradas as mais importantes refinarias de França. Existe para além disso um certo número de refinarias isoladas situadas em Dunquerque, Donges (região de Nantes), Grandpuits (região parisiense), Feyzin (região de Lyon) e Reichstett (Alsácia). A Elf e a TotalFina possuem cada uma três refinarias (região parisiense, região de Lyon e região de Nantes no que diz respeito à Elf/Dunquerque, vale do Sena e lagoa de Berre no que diz respeito à TotalFina). A Shell, a Esso e a BP/Mobil possuem cada uma duas refinarias, situadas no vale do Sena e na lagoa de Berre. Finalmente, há que acrescentar a refinaria de Reichstett na Alsácia, em que a Shell possui uma participação de 65 %, a TotalFina 8 % e a Elf 10 %.

---

[4] Volume de negócios calculado em conformidade com o disposto no n.º 1 do artigo 5.º do regulamento relativo às operações de concentração e com a comunicação da Comissão relativa ao cálculo dos volume de negócios (JO C 66 de 2.3.1999, p. 25). Na medida em que estes dados dizem respeito a volumes de negócios relativos a um período anterior a 1 de Janeiro de 1999, são calculados com base em taxas de câmbio médias do ecu e traduzidos em euros na base de um para um.

(*) Certas passagens do presente documento foram suprimidas a fim de não publicar informações confidenciais; figuram entre parêntesis rectos.

(13) A França importa produtos petrolíferos e possui uma infra-estrutura capaz de importar e de armazenar volumes mais importantes do que actualmente. Os produtos importados são em geral comprados no mercado da carga do mar do Norte ou do Mediterrâneo com base em cotações de mercado como a Platt's. A França é importadora líquida de gasóleo e exportadora líquida de gasolina.

(14) Os produtos importados são descarregados em depósitos ditos de importação. Os depósitos de importação e as refinarias são as fontes de produtos refinados. Estão normalmente ligados a meios de transporte maciços (na quase totalidade dos casos oleodutos e numa menor medida comboios e batelões) que permitem encaminhar os produtos refinados para todo o território. Os produtos são seguidamente vendidos a partir de depósitos denominados de distribuição, de dimensão mais reduzida do que os depósitos de importação, que permitem uma armazenagem na proximidade dos pontos de venda a retalho (estações de serviço) para os quais os produtos são transportados por camião. As refinarias e os depósitos de importação servem igualmente para o abastecimento local.

(15) Existem quatro sistemas de oleodutos em França.

(16) O sistema de oleodutos Trapil (propriedade da empresa com a mesma designação) é alimentado pelas quatro refinarias do vale do Sena e pelos depósitos de importação do Havre (controlado pela empresa Compagnie Industrielle et Maritime — CIM) e de Rouen (controlado pela empresa Compagnie Parisienne des Asphaltes — CPA). Para além da própria Basse Seine, abastece a região parisiense e as regiões de Orléans, de Tours e de Caen. A Trapil abastece igualmente em produtos refinados o oleoduto Donges-Melun-Metz (DMM), que transporta este produtos para o leste da França.

(17) O oleoduto SPMR é alimentado pelas quatro refinarias da lagoa de Berre (Esso, BP/Mobil, Shell e TotalFina), pela refinaria de Feyzin (Elf, região de Lyon) e pelo depósito de importação do Dépôt Pétrolier de Fos (DP Fos). Liga estas refinarias à região de Lyon, à Côte d'Azur e, através da sua sucursal alpina, à Suíça.

(18) O oleoduto DMM é alimentado pela refinaria de Donges (Elf) e pelo depósito de importação de Donges propriedade da SFDM (ela própria controlada pela Elf; ver considerando 134) e pela refinaria de Grandpuits. A DMM está ligada à Trapil (Levesville e Champeaux), mas esta ligação não permite fazer chegar produtos à região parisiense (o tráfego dos produtos refinados faz-se de oeste para leste). Os pontos de chegada são os depósitos de Mans ou de Saint-Gervais, a Ferté Allais (SFDM), Grandpuits (refinaria Elf) e os depósitos de Châlons-sur--Marne e Saint Baussant (ligação com o oleoduto da Organização da Defesa Comum — ODC).

(19) O oleoduto ODC pertence à OTAN. É gerido pela Trapil. Os oleodutos ODC são pouco utilizados devido a uma configuração antiga. É possível que a parte do oleoduto que alimenta Estrasburgo seja modernizada na perspectiva do encerramento da refinaria de Reichstett. Com um objectivo de optimização dos escoamentos das refinarias de Dunquerque e da Normandia, a parte que liga Dunquerque a Cambrai beneficiou de investimentos de actualização (estações de bombagem) por parte da TotalFina. A nova estação de bombagem encontra-se na refinaria da TotalFina em Dunquerque (direito de utilização privativo).

(20) Os produtos refinados após o seu transporte por oleoduto ou em casos mais raros por batelões ou comboio, são armazenados em depósitos denominados de distribuição a partir dos quais são enviados quer a revendedores quer a consumidores finais.

(21) Entende-se por «cadeia logística» a sucessão das diferentes etapas de distribuição desde a refinaria até ao retalhista.

1.3. *Venda dos produtos refinados através da rede e fora da rede*

(22) Para limitar as despesas de transporte por navio, os produtos refinados vendidos em França são geralmente provenientes das refinarias francesas. O saldo é exportado ou importado por cargueiros de grande capacidade. Os combustíveis ou outros produtos acabados produzidos por uma refinaria são quer introduzidos na rede integrada de venda a retalho do produtor, quer vendidos por grosso (igualmente denominado fora da rede) a retalhistas, negociantes ou grandes clientes finais ou ainda trocados com outros refinadores. Os vendedores por grosso e a retalho abastecem-se em produtos refinados de preferência localmente junto de um depósito ou de uma refinaria.

(23) A Comissão definiu, nas sua decisões anteriores, diferentes mercados ligados aos produtos refinados a nível do grosso e do retalho. Definiu, nomeadamente, um mercado da venda a retalho de combustível (gasolinas e *diesel*) em geral e nas auto-estradas, bem como a venda a retalho de fuelóleo doméstico. À excepção da venda de combustíveis nas auto-estradas, a operação não alterará directamente os dados concorrenciais no mercado retalhista devido à pressão concorrencial exercida pelas grandes e médias superfícies (GMS). Com efeito, as GMS adquiriram ao longo dos anos uma posição colectiva da ordem dos 50 % do mercado. A TotalFina/Elf teria, por seu lado, uma quota de mercado combinada de [20 %--30 %].

(24) No entanto, uma presença duradoura e concorrencial na venda a retalho de produtos refinados está em geral estritamente dependente de uma infra-estrutura logística disponível para os abastecimentos. Assim, as GMS que são concorrentes importantes a nível da venda a retalho de combustíveis procuraram garantir um acesso aos três elementos da cadeia logística (depósitos de importação, oleodutos e depósitos de distribuição). Estão assim em posição de escolher entre duas opções: 1. solicitar fornecimentos locais por parte das empresas de refinação (que se encarregam então, se necessário, do transporte do produto até aos depósitos de distribuição mais próximos das estações de serviço dos seus clientes), ou 2. abastecer-se do produto no mercado internacional (passando por um depósito de importação), ou ainda junto de uma refinaria francesa. Nestes dois últimos casos, asseguram elas próprias o transporte quer através de camiões (se as estações de serviço a abastecer se encontrarem próximas da refinaria ou do depósito de importação), quer através do sistema de oleodutos seguido da armazenagem «de proximidade» nos depósitos de distribuição. Graças a esta escolha, e jogando com a concorrência entre as empresas de refinação, em especial as duas mais importantes, a TotalFina e a Elf, as GMS conseguiram desenvolver e manter a sua presença no mercado da venda de combustíveis a retalho.

(25) Ora a operação notificada, não só porá fim à rivalidade entre a TotalFina e a Elf, mas, para além do mais, suscita problemas de concorrência a cada um dos níveis da logística identificados *supra*.

2. OS MERCADOS FORA DA REDE DA GASOLINA, DO *DIESEL* E DO FUELÓLEO DOMÉSTICO

2.1. ***Os mercados de referência***

2.1.1. **Mercados dos produtos**

(26) Entende-se por «mercado fora da rede» o mercado em que são abastecidos de combustíveis, por um lado, os retalhistas (como as GMS) que não se encontram integrados a montante e, por outro, grandes utilizadores finais (empresas de transporte). Os vendedores no fora da rede incluem as empresas de refinação e negociantes tais como Louis Dreyfus ou a Cargill. Na prática, os clientes podem comprar o produto à saída do depósito (de distribuição). Todas as empresas de refinação têm deste modo contratos de «passagem» com terceiros na maior parte dos seus depósitos sua propriedade exclusiva e em participação. Os clientes podem também pretender adquirir o produto à saída da refinaria ou à saída do depósito de importação, quer para abastecer a sua rede de auto-estradas na proximidade destas fontes (neste caso a refinaria e/ou o depósito de importação são utilizados como um simples depósito de distribuição), quer porque pretendem negociar a compra de grandes quantidades de produtos (por exemplo: importações através de navios) que serão armazenadas no depósito de importação. Neste último caso, o acesso à infra-estrutura de transporte maciço a partir do depósito de importação ou da refinaria e seguidamente o acesso aos depósitos de distribuição tornam-se imperativos. Fala-se então da locação de capacidade ou trânsito; as empresas de refinação praticam a locação de capacidade por ajuste directo em algumas das suas instalações.

(27) A venda fora da rede de cada um dos produtos refinados em causa (gasolina com chumbo e sem chumbo, gasóleo para motores e fuelóleo doméstico), constitui um mercado relevante em si mesmo, distinto da venda fora da rede dos outros produtos. Com efeito, estes produtos não são substituíveis entre si do ponto de vista da procura. Não existe também qualquer substituibilidade do lado da oferta, uma vez que tal exige o ajustamento das refinarias, que depende de muitos outros parâmetros.

(28) Não há que distinguir entre as duas categorias de clientes para definir os mercados relevantes. Se existisse uma diferença de preços entre os preços facturados aos grandes clientes finais e os preços facturados aos clientes retalhistas ou revendedores, estes últimos beneficiariam da arbitragem para revender aos grandes clientes finais. A diferença de preço não seria nessa altura rentável para a oferta no mercado do fora da rede.

(29) Os mercados fora da rede têm uma importância primordial para a manutenção da concorrência no mercado retalhista, uma vez que a capacidade concorrencial dos retalhistas não integrados depende da sua capacidade de se abastecerem nas mesmas condições do que os retalhistas integrados.

2.1.2. **Mercado geográfico**

(30) O mercado geográfico das vendas fora da rede depende estritamente da geografia física da cadeia logística em França. Devido a restrições de infra-estrutura impostas pelo transporte de produtos refinados por oleoduto, o mercado do fora da rede pode parecer de natureza regional. Os volumes de produtos acabados comprados à saída da refinaria ou à saída do depósito de importação são, na maior parte das vezes, quer consumidos na proximidade desses depósitos ou dessas refinarias, quer transportados pelo vendedor por oleoduto ou por outros meios de transporte até aos depósitos de distribuição, que abastecem a rede das estações de serviço situadas nas proximidades. Os depósitos de distribuição são, por conseguinte, essencialmente pontos de entrega de um produto, cuja venda é negociada até 25 % a nível local e até 75 % a nível regional ou nacional.

(31) A infra-estrutura logística francesa leva-nos a distinguir seiz zonas geográficas distintas no que diz respeito ao mercado fora da rede:

i) a zona Sul (Provença, Sul-Pirinéus), em que os produtos são abastecidos em 90 % pelo oleoduto SPMR, ele próprio abastecido pelas refinarias de Berre/Marselha, e pelas importações marítimas em Fos ([5]),

ii) a zona Leste, maioritariamente abastecida pela refinaria de Reichstett e pelas refinarias TotalFina de Mardyck (Dunquerque), pelo oleoduto ODC e pela Elf em Donges pelo oleoduto DMM ou finalmente pelos batelões do Reno ([6]),

iii) a zona Norte, abastecida principalmente pela refinaria TotalFina de Mardyck e pelo depósito de Féluy (Bélgica) ligado pelo oleoduto privativo da refinaria da TotalFina em Antuérpia, bem como pelos depósitos de importação do litoral ([7]),

iv) a zona da Normandia e a região parisiense, essencialmente abastecidas pelas refinarias da Basse Seine (TotalFina, Shell, Esso e BP) e pelos diferentes depósitos de importação, pelo oleoduto Trapil/LHP, bem como pela refinaria Elf de Grandpuits ([8]),

v) a zona Grande Oeste e Centro, abastecida a partir da refinaria Elf de Donges através do oleoduto DMM e pelas importações marítimas da faixa atlântica ([9]),

vi) a zona Reno/Borgonha abastecida pela refinaria Elf de Feyzin (Lyon) e pelo oleoduto SPMR, a partir das refinarias da lagoa de Berre ([10]).

(32) A TotalFina considera que a dimensão geográfica do mercado fora da rede é nacional. Em primeiro lugar, existiriam fluxos de produtos refinados importantes de região para região. Em segundo lugar, não existiria qualquer diferença significativa de preços de uma zona para outra.

(33) Cada ponto de abastecimento, independentemente de ser uma refinaria ou um depósito, é susceptível de servir uma certa zona de actividades (*hinterland*), cujo raio é função dos custos de transporte a suportar para o encaminhamento do produto até ao destino final. Podem identificar-se várias zonas de actividades do ponto de vista da procura e produzir efeitos sobre a homogeneidade das condições de concorrência. Os mercados geográficos a tomar em consideração para uma análise concorrencial poderiam agrupar várias zonas de actividades que apresentam um carácter intersecante.

(34) A TotalFina baseou-se nomeadamente na existência de fluxos de produtos entre as regiões identificadas para explicar que os mercados em causa não poderiam ser regionais. A refinaria de Reichstett por exemplo, ajusta os seus preços em função dos preços à saída da refinaria de Dunquerque, Donges, Feyzin ou Fos, tendo em conta preços de transporte. Estes fluxos devem-se à existência de oleodutos que atravessam estas regiões. Tal não permite participar no mercado em causa, pressupondo uma tal participação a utilização de depósitos. Ora as sobreposições das zonas de actividades dos depósitos parecem geograficamente limitadas e insuficientes para concluir que um aumento uniforme de preços numa determinada zona regional não seria rentável devido à oferta substituível proveniente de regiões adjacentes. Assim, um exame da geografia da logística em cada uma das seis regiões identificadas anteriormente faz surgir agregados de depósitos agrupados ao longo dos oleodutos e concentrados em torno das grandes zonas urbanas. As zonas de actividades destes agregados não se sobrepõem. Deste modo, afigura-se que o local da confrontação da oferta e da procura se limita normalmente a um território regional segundo os contornos das seis zonas anteriormente identificadas.

(35) A TotalFina explica também que existiriam apenas diferenças marginais entre os preços fora da rede praticados em cada uma das regiões identificadas. É no entanto necessário sublinhar que os preços fora da rede são a combinação de preços Platt's (cotação da carga de um cargueiro) com custos de transporte e de armazenagem. Estes últimos representam apenas uma parte reduzida do preço Platt's, o que explica as poucas diferenças de uma região para outra. Ora existem dois preços Platt's para os produtos refinados: um no mar do Norte e outro no Mediterrâneo. Da mesma forma, a própria TotalFina pratica preços internos no fora da rede segundo quatro regiões que são definidas segundo os centros de refinação franceses.

(36) Existem por conseguinte indícios segundo os quais o mercado geográfico seria de dimensão regional. Não está no entanto excluído que possa ser de âmbito nacional. Resulta dos dados recolhidos pela Comissão que a maior parte das compras no mercado do fora de rede se realiza à saída da refinaria ou à saída do depósito de importação (75 %). Por outro lado, os principais operadores deste mercado têm uma presença nacional. As GMS lançam concursos a nível nacional para volumes de produtos

([5]) A região Sul contém os seguintes departamentos: 04/05/06/13/83/84/11/30/34/48/66/09/12/31/32/46/65/81/82/2A/2B.
([6]) A região Leste contém os seguintes departamentos: 08/10/51/52/54/55/57/88/67/68.
([7]) A região Norte inclui os seguintes departamentos: 02/60/80/59/62.
([8]) A região Normandia/região parisiense inclui os seguintes departamentos: 14/50/61/27/76/75/77/78/91/92/93/94/95.
([9]) A região Grande Oeste e Centro inclui os seguintes departamentos: 22/2324/29/40/47/35/64/19/23/87/56/16/17/79/86/18/28/36/37/41/45/44/49/53/72/85.
([10]) A região Reno/Borgonha inclui os seguintes departamentos: 21/58/71/89/25/39/70/90/01/07/26/38/42/69/73/74/03/15/43/63.

refinados a entregar em pontos determinados do território. É corrente que as empresas de refinação apresentem diariamente às GMS propostas com base em preços calculados com referência à cotação Platt's (cotação dos produtos refinados no mercado internacional) à qual acrescentam, consoante os pontos de entrega, custos de transporte bem como uma margem para a empresa de refinação.

(37) A definição do mercado geográfico relevante pode, contudo, ser deixada em aberto, uma vez que tal não altera a análise concorrencial.

2.1.3. **Parte substancial do mercado comum**

(38) Cada uma das seis zonas identificadas *supra*, pela sua dimensão geográfica e pela natureza dos produtos em causa, que são parcialmente importados, constitui uma parte substancial do mercado comum.

2.2. ***Apreciação***

2.2.1. **Situação actual da concorrência**

(39) Tal como se pode verificar na descrição das seis zonas regionais apresentada *supra*, a TotalFina e a Elf têm posições simétricas e complementares no mercado francês. O equilíbrio desta relação favoreceu uma rivalidade entre estes dois grupos que constitui o motor da concorrência nos mercados franceses dos combustíveis.

(40) Segundo a TotalFina, a TotalFina e a Elf representam em conjunto [45 %-55 %] das quantidades de gasolina disponíveis no mercado do fora da rede da gasolina, um mercado tradicionalmente exportador. Do mesmo modo, a entidade resultante da concentração representa [45 %-55 %] das quantidades de gasóleo disponíveis no mercado do fora da rede, um mercado tradicionalmente importador. O quadro *infra* fornece estimativas das quotas de mercado calculadas pela Comissão com base em informações recolhidas aquando do seu inquérito junto do mercado.

Mercado nacional	TotalFina	Elf	Combinado	Empresa de refinação A	Empresa de refinação B	Empresa de refinação C	Outros
Gasolina fora da rede	[30-40 %]	[25-30 %]	[50-60 %]	[10-20 %]	[10-20 %]	[10-20 %]	[< 5 %]
Gasóleo fora da rede	[35-45 %]	[15-25 %]	[45-55 %]	[10-20 %]	[10-20 %]	[10-20 %]	[< 5 %]
Fuelóleo doméstico fora da rede	[25-35 %]	[15-25 %]	[45-55 %]	[10-20 %]	[10-20 %]	[10-20 %]	[< 5 %]

Fonte: Formulário CO e respostas aos questionários da Comissão.

(41) Do lado da procura, os mercados fora da rede para os combustíveis caracterizam-se pela emergência, nos últimos 15 anos, das GMS. No entanto, as GMS indicam que se encontram ainda pouco presentes nos mercados retalhistas do fuelóleo doméstico (igualmente denominado FOD) e do GPL combustível. Uma das razões apontadas à Comissão é que a Elf e a TotalFina teriam, até ao momento, fornecido quantidades muito limitadas destes dois produtos às GMS. Cite-se igualmente do lado da procura os outros revendedores independentes, tais como a Bolloré, a Dyneff ou a Avia (Thévenin-Ducrot e Picoty). A Bolloré encontra-se presente em todos os mercados fora da rede e na venda retalhista de FOD. A Dyneff possui uma rede de estações de serviço situadas na região sul da França. A Avia é uma designação comum que agrupa um certo número de revendedores independentes na Europa.

2.2.2. **Efeitos da concentração**

(42) O projecto de aquisição da Elf pela TotalFina põe em causa cada um dos elementos que permitiram dispor de um mercado fora da rede (e portanto um mercado retalhista) concorrencial. A fusão permitirá à TotalFina/Elf controlar cada um dos elos da cadeia logística de distribuição de combustíveis. A eliminação da rivalidade entre as duas empresas de refinação fará da nova entidade um ponto de passagem incontornável para todos os outros operadores nos mercados do fora da rede (concorrentes, empresas de refinação ou clientes e revendedores). A combinação desta posição no sector da refinação e da presença determinante na logística de distribuição criará pontos de estrangulamento que dificultarão ainda mais ou tornarão mais onerosos o acesso ao produto para os operadores não integrados, tais como as GMS ou os independentes.

Análise da oferta

— *Controlo das fontes de abastecimento*

(43) Após a fusão, a TotalFina/Elf controlará [45 %-55 %] da capacidade de refinação francesa.

Capacidades de refinação em França

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

Fonte: TotalFina.

(44) A TotalFina/Elf controlará igualmente [50 %-60 %] (em capacidade) dos depósitos de importação. Este valor é uma subavaliação do controlo real da TotalFina. Na realidade, pressupõe que o depósito de Frontignan (com uma capacidade importante no papel), controlado pela BP, é um depósito que exerce uma concorrência efectiva no mercado. O inquérito realizado pela Comissão junto do mercado leva a pôr em dúvida a viabilidade deste depósito. Com efeito, tal como verificado pela autoridade francesa responsável pela concorrência, a taxa de rotação de Frontignan é muito reduzida, não sendo considerada competitiva. [...] Ao eliminar Frontignan, o total das capacidades sob o controlo da TotalFina/Elf passaria para [55 %-65 %]. O cálculo destas percentagens inclui as capacidades dos depósitos em que a TotalFina/Elf poderá exercer um controlo exclusivo ou conjunto.

(45) As capacidades controladas pela TotalFina/Elf em fontes de abastecimento (refinarias e depósitos de importação) por região apresentam os valores que se seguem. As percentagens indicadas representam a parte da TotalFina/Elf em cada uma das fontes de abastecimento e são tomadas em consideração as capacidades totais das refinarias em relação a cada região.

	Norte	Normandia/ /região parisiense	Grande Oeste e Centro	Leste	Sul	Reno/ /Borgonha
Refinarias da Basse Seine	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Refinarias lagoa de Berre	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Donges	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Mardyck	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Reichstett	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Grandpuits	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Feyzin	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Refinarias	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Depósitos de importação	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Fonte: Formulário CO.

(46) Dos 20 depósitos de importação presentes no território francês, apenas sete serão controlados por terceiros: CPA Dunquerque (Norte), CPA Rouen (Normandia/região parisiense), CPA StockBrest (Grande Oeste e Centro), Picoty La Pallice (Grande Oeste e Centro), Shell Pauillac (Grande Oeste e Centro), EPG Ambès (Grande Oeste e Centro) e Mobil Frontignan (Sul).

(47) No entanto, é conveniente especificar que a TotalFina/Elf terá uma minoria de bloqueio de 38 % na CPA e direitos de opção sobre as capacidades de armazenagem. Para além disso, a Shell Pauillac é um terminal de descarga de barcos e de armazenagem intermediária que não está equipado com instalações de carregamento de camiões. Os produtos são seguidamente expedidos para a DPA de Ambès (depósito controlado pela TotalFina/Elf), onde são efectuadas as operações de carregamento dos camiões. Para além disso, a EPG Ambès regista problemas estruturais (a dimensão do depósito é insuficiente para responder à procura e está mal situado). No que diz respeito à região da Alsácia, afigura-se oportuno sublinhar que os depósitos denominados de importação têm uma função, na realidade, nesta região, de depósitos «costeiros» ou de distribuição. Só podem receber pequenos batelões que dependem das condições da navegação

no Reno. Só o depósito de Picoty em La Pallice estaria em condições de exercer uma pressão concorrencial de uma forma totalmente independente para importar produtos refinados. Ora, muito recentemente, a TotalFina concluiu um acordo de locação nesse depósito [...].

(48) Por razões de regulamentação ambiental e por razões económicas, note-se que a construção de novos depósitos de importação é praticamente impossível. A ampliação de um depósito de importação é possível a fim de ajustar a sua capacidade às necessidades da zona. Tal não remedeia no entanto a saturação dos depósitos de importação. A capacidade efectiva destes últimos depende do grau de utilização do pontão (um depósito de importação é considerado saturado quando o seu pontão é utilizado mais de 50 % do tempo). Por conseguinte, a situação tal como se apresenta actualmente irá provavelmente manter-se no futuro.

(49) Cada um dos concorrentes da TotalFina/Elf possui uma percentagem de depósitos de importação bastante reduzida. Tal deve-se à sua presença minoritária num certo número de depósitos de importação.

(50) Na sua resposta à comunicação de acusações, a TotalFina explica que se manterão, quer seja através de outras empresas de refinação presentes em França ou das capacidades dos depósitos de importação independentes do novo grupo, disponibilidades de produtos muito significativas que permitirão cobrir a totalidade das necessidades da clientela do mercado fora da rede. Tal tornaria o exercício de um poder de mercado por parte da TotalFina/Elf não rentável.

(51) A Comissão verifica que os cálculos efectuados pela TotalFina apresentam três importantes erros de análise. Em primeiro lugar, o cálculo efectuado pela TotalFina sobrestima as capacidades de importação de produtos refinados pressupondo um fluxo de produtos nos depósitos de importação que é superior ao que é fisicamente exequível. A Comissão contesta que esta taxa de rotação possa atingir os níveis teóricos (taxa de rotação de 10) tal como indicado pelas partes. Com efeito, a maior parte dos depósitos de importação funciona actualmente entre [...] vezes por ano (à excepção dos depósitos de Estrasburgo/Mulhouse que funcionam [...]) e não pode ultrapassar um aumento de [...] (alguns depósitos [...] são para além disso considerados praticamente saturados). Resulta do que precede que as taxas de rotação não atingirão os níveis teóricos nos quais a TotalFina baseou os seus cálculos.

(52) Seguidamente, trata-se de médias relativamente ao conjunto dos produtos (sem chumbo 95, sem chumbo 98, *diesel* e fuelóleo doméstico) vendidos nos mercados do fora da rede. Ora, o mercado francês é estruturalmente importador de *diesel* e de fuelóleo doméstico (denominados conjuntamente os destilados). Em contrapartida, o mercado francês é estruturalmente exportador de gasolina.

(53) Finalmente, ao colocar-se a hipótese de uma definição regional dos mercados, trata-se de médias relativas ao conjunto do território francês e as situações variam de região para região.

(54) Se abstrairmos do que precede, é difícil verificar de que forma a disponibilidade de tais volumes de importação impediriam a TotalFina/Elf de agir de forma independente no mercado. Ainda que um terminal de importação pudesse receber quatro vezes mais do produto que actualmente, a questão continua a ser a de saber que região este depósito poderia alimentar. Se este terminal não estiver ligado a um oleoduto ou a um outro meio de transporte maciço, a região alimentada seria limitada a um raio no máximo, de 150 km.

(55) Após uma correcção das capacidades efectivas dos depósitos de importação, a cobertura da procura francesa nos mercados do fora da rede pelas empresas de refinação concorrentes e pelos depósitos de importação independentes diminui para 50 % a 60 %. Deste modo, a TotalFina/Elf seria um parceiro incontornável para fornecer de 40 % a 50 % do mercado francês, enquanto actualmente fornece cerca de 50 % a 55 %. Se a TotalFina/Elf aumentasse os seus preços, arriscar-se-ia a perder um quinto das suas vendas ao fora da rede (a perda do volume de negócios poderia para além disso ser compensada por um aumento das margens). No entanto, os concorrentes não integrados a nível do mercado retalhista veriam necessariamente os seus custos de abastecimento aumentar, o que daria origem a um aumento da competitividade a nível retalhista das empresas de refinação.

— *Controlo da cadeia logística*

Os oleodutos

(56) A TotalFina/Elf controlará a gestão de três oleodutos principais que servem o território francês (Trapil, DMM e SPMR). Para além disso, será o principal utilizador do ODC-Norte que liga o Norte à zona Leste da França, no qual possui instalações de bombagem privadas e controla o acesso dos depósitos de importação a este oleoduto (refinaria Total de Dunquerque). A entidade resultante da concentração controlará igualmente o único depósito situado em Estrasburgo com acesso [11] directo ao ODC-Sul (Mediterrâneo-Estrasburgo).

[11] A ligação dos outros depósitos de Estrasburgo ao ODC-Sul parece tecnicamente possível mas pressupõe que a TotalFina conceda um direito de passagem relativamente a um terreno que lhe pertence.

(57) O controlo dos oleodutos permite o controlo indirecto de todas as instalações de armazenagem abastecidas por oleoduto quer em termos de qualidade da prestação (contingentação, gestão das prioridades, transporte de produtos específicos) quer de confidencialidade das trocas comerciais entre operadores. Para além disso, tal confere informações sensíveis sobre a actividade comercial dos concorrentes (tráfego) nos mercados do fora da rede.

(58) Para além disso, as tarifas em alguns desses oleodutos privilegiam os utilizadores importantes através de um mecanismo de reduções segundo as quantidades transportadas. Por outro lado, em caso de saturação, as quantidades são atribuídas em função da utilização anterior, o que reforça as posições adquiridas.

(59) A TotalFina explica que as suas participações importantes nos três principais oleodutos franceses não lhe permitirão exercer um poder de mercado. Tendo em conta o estatuto dos oleodutos franceses, a propriedade dos activos não seria uma garantia de utilização privilegiada. As tarifas serão públicas, transparentes e não discriminatórias. Para além disso, os seus operadores agiriam sob o controlo de comissários do Governo que fazem parte dos conselhos de administração destes três oleodutos.

(60) A existência de uma regulamentação nacional destinada a garantir que uma infra-estrutura de importância estratégica é utilizada em conformidade com o interesse público não isenta a Comissão do seu dever de evitar, com base no direito comunitário, a criação de uma posição dominante. Tal é tanto mais verdadeiro quanto esta regulamentação é de carácter geral e não se destina especificamente a garantir o respeito das regras da concorrência.

(61) Estas considerações são aplicáveis ao controlo exercido pelos comissários do Governo francês. Este controlo não se centra nem no direito da concorrência nem abrange um controlo puro e simples dos preços e das quantidades. Poderia por conseguinte deixar suficiente margem de manobra aos operadores dos oleodutos para exercerem um poder de mercado. Para além disso, as decisões tomadas pelas empresas que gerem os oleodutos e que poderiam ter um efeito negativo sobre a concorrência no mercado fora da rede ou no mercado do transporte por oleoduto de produtos refinados não são necessariamente tomadas a nível dos conselhos de administração.

(62) Podemos referir relativamente a este ponto o parecer emitido pelo conselho da concorrência francês [12] na sequência do recurso apresentado pela Trapil contra a nomeação da SFDM como gestora de DMM. Neste parecer, o conselho não se baseou nem na regulamentação em causa nem na presença dos comissários do Governo para excluir o risco de criação de um problema de concorrência. A Comissão considera que também não se poderia ter baseado apenas na presença de comissários do Governo para excluir a criação ou o reforço de uma posição dominante.

(63) Segundo terceiros consultados pela Comissão, a regulamentação que enquadra as acções dos gestores de oleodutos não apresenta garantias suficientes em termos de determinação de tarifas e de utilização das capacidades. A TotalFina/Elf será, em cada um destes sistemas de oleodutos, o accionista de controlo ao mesmo tempo que, de muito longe, será o principal cliente-utilizador. Segundo a opinião de certos clientes, a TotalFina/Elf poderá utilizar estes oleodutos como uma arma económica destinada a desestabilizá-los nas suas actividades retalhistas. Uma tal desestabilização poderia facilmente traduzir-se por uma decisão de aumento de preços no fora da rede à qual os clientes não se poderiam opor.

Os depósitos de distribuição

(64) No que diz respeito à logística de armazenagem, a TotalFina/Elf deterá participações significativas numa grande parte dos depósitos de importação em França e na maioria dos depósitos-chave que alimentam o território. A entidade resultante da concentração terá igualmente o controlo de uma grande percentagem dos depósitos internos de distribuição [45 %-55 %] e dos depósitos costeiros [40 %-50 %].

	Norte	Normandia/ /região parisiense	Grande Oeste e Centro	Leste	Sul	Reno/ /Borgonha
Depósitos de distribuição e costeiros	[70-80 %]	[35-45 %]	[45-55 %]	[45-55 %]	[45-55 %]	[35-45 %]
Trapil	—	Controlo	Controlo	Controlo	—	—
ODC	—	—	—	Principal utilizador	—	—
SPMR	—	—	—	—	Controlo	Controlo
DMM	—	Controlo	Controlo	Controlo	—	—

[12] Parecer de 28 de Setembro de 1993 do conselho da concorrência.

(65) O cálculo das partes de capacidade dos depósitos de distribuição controlados pela TotalFina/Elf inclui os depósitos de distribuição do interior, os depósitos denominados «costeiros» bem como os depósitos de importação que não estão ligados a meios de transporte maciço. Por outro lado, os depósitos que têm apenas uma função de tampão para regular o débito de um oleoduto, tal como os situados em Vienne, foram excluídos do cálculo.

(66) No Norte, a Total comprometeu-se, no âmbito do processo Total/Fina, a ceder participações no dois depósitos (DPC St. Pol e EP Valenciennes), o que corresponde aos fluxos comerciais da Fina na região. A junção da Elf, que detém a parte restante da EP Valenciennes anula os efeitos dos compromissos aceites pela Comissão aquando do processo Total/PetroFina. O novo conjunto controlará igualmente o depósito de Féluy na Bélgica, estando este último ligado por oleoduto à refinaria TotalFina de Antuérpia. Segundo os resultados extraídos do inquérito efectuado pela Comissão e segundo as informações fornecidas na notificação, verifica-se que as partes controlarão cerca de [70 %-80 %] das capacidades de armazenagem sob controlo directo.

(67) No corredor constituído entre Le Havre, o vale do Sena e a região parisiense, a TotalFina e a Elf serão accionistas em 10 depósitos da região parisiense, que conta com cerca de 15. Os depósitos mais importantes são o Fina Nanterre e o Elf Antar Gennevilliers situados no norte de Paris e o CIM Grigny (controlado pela Elf) situado no sul de Paris. A clientela destes depósitos é constituída por operadores da grande distribuição e por empresas de distribuição de fuelóleo doméstico. Estes depósitos têm capacidades de armazenagem equilibradas de gasolina e de gasóleo ou fuelóleo doméstico, o que permite aos distribuidores independentes utilizar camiões multiprodutos. Actualmente, não existe qualquer possibilidade de locação num depósito em que a TotalFina/Elf não seja maioritária. Os depósitos que não pertencem à TotalFina e à Elf não permitem o acesso a terceiros ou não podem oferecer a flexibilidade necessária, por falta de volume disponível suficiente. O novo conjunto disporá de cerca de [35 %-45 %] das capacidades de armazenagem de distribuição sob controlo directo na região Normandia/região parisiense.

(68) Na região do Grande Oeste e Centro (Bretanha, Nantes, Tours, Orléans), a nova entidade controlará o depósito de Vern. Esta extensão da refinaria de Donges permite à Elf ter uma forte influência sobre a região de Nantes e a parte central da Bretanha. As expedições por via marítima permitem à Elf fornecer os depósitos de Brest, de La Rochelle e de Bordéus. As zonas de Mans e Lorient arriscam-se, após a concentração, a serem monopolizadas. Em Orléans, a TotalFina/Elf controlará um depósito (EPS) e terá uma participação (com a Shell e a Esso) no segundo depósito. Em Tours, a nova entidade terá uma forte presença em dois dos três depósitos situados em St. Pierre des Corps, estando o terceiro (CCMP) saturado. O novo conjunto controlará cerca de [45 %-55 %] das capacidades de armazenagem de distribuição.

(69) No Sul e no Sudoeste (Midi-Pyrénées), a nova entidade controlará a maioria dos depósitos de distribuição com, nomeadamente, dois dos três depósitos de Toulouse. Os depósitos no Sul e no Sudoeste estão muitas vezes extremamente saturados pela actividade dos accionistas (tal como, por exemplo, o EPPA Puget sur Argens) ou regularmente em rotura de *stock* devido a preocupações de exploração do SPMR. A nova entidade disporá de cerca de [45 %-55 %] das capacidades de armazenagem de distribuição sob controlo directo na região Sul.

(70) Na região de Lyon, a nova entidade controlaria o maior depósito de Lyon (EPL). Este depósito tem a vantagem de ser o único depósito a ter um cais de descarga fluvial que permite receber batelões provenientes de Elf Feyzin. Este depósito, em que a Elf é predominante, é o que coloca mais capacidade à disposição de terceiros na região, juntamente com o depósito de Saint-Priest. Na medida em que a TotalFina se torne accionista maioritária da EPL, é razoável pensar que o depósito se tornará muito menos aberto, em conformidade com a política seguida até agora pela TotalFina de encerramento dos seus depósitos a terceiros. O depósito de Saint-Priest (CPA), em que a TotalFina/Elf terá uma participação significativa, é o depósito mais solicitado da região e pode ser considerado saturado apesar da extensão da sua capacidade (este depósito tem a taxa de rotação mais importante em França) devido aos limites a nível da infra-estrutura de acolhimento e de carregamento dos camiões. Os quatro depósitos de Vienne (Shell, Esso, TotalFina e SPMR) não são substituíveis à EPL ou a St. Priest devido à ausência de instalações de carregamento dos camiões. Estes depósitos são com efeito terminais de entrega de SPMR. Outros depósitos (como o BP Clermont) são demasiado pequenos para satisfazer a procura crescente ou são terminais monoproduto, o que não permite aos distribuidores independentes utilizar camiões multiprodutos para abastecerem o seu ponto de venda. Através da sua posição no EPL (o único depósito com uma capacidade significativa que tem disponibilidades), a TotalFina/Elf poderia estar em condições de conquistar o crescimento futuro do mercado fora da rede em Lyon, [...]. A nova entidade disporá de cerca de [35 %-45 %] das capacidades de armazenagem de distribuição sob controlo directo na região Reno/Borgonha.

(71) Na região de Estrasburgo, a entidade combinada controlará um dos três depósitos de importação (GPS) e terá participações num dos dois outros (SES). Para além disso, existe um ponto de estrangulamento sob forma da conexão SES ao oleoduto ODC que só pode efectuar-se através do depósito GPS, que será controlado pela TotalFina/Elf. A nova entidade controlará [45 %-55 %] da capacidade de armazenagem na região Leste.

(72) Apenas com algumas excepções, uma das características do sector petrolífero em França é que existe pouca logística petrolífera que não seja controlada por empresas petrolíferas integradas e é pouco provável que sejam no futuro construídos novos depósitos devido às restrições em termos ambientais e em termos de extensão das zonas urbanas, que terão mais tendência para dar origem a encerramentos de instalações existentes (por exemplo, na região parisiense).

(73) Ao contrário de outros países da Comunidade (como a Alemanha ou o Reino Unido), a presença dos armazenistas profissionais é, em França, muito reduzida. Com efeito, apenas se identifica uma *posição* limitada de operadores tais como, por exemplo, a Oiltanking ou a Vopak. Por seu lado, a VTG retirou-se do mercado. O único armazenista em expansão seria actualmente a CPA da qual 38,8 % do capital passará, após a concentração, para o controlo da TotalFina/Elf que passará a ter desta forma o poder de restringir qualquer desenvolvimento futuro desta empresa. [...]. A liberdade de movimento do CPA é, por conseguinte, limitada.

(74) Em resumo, a TotalFina/Elf terá um controlo importante sobre a importação e sobre o transporte e, por conseguinte, sobre a colocação à disposição de produtos refinados na totalidade do território francês.

— *As empresas de refinação concorrentes dependerão igualmente da logística da TotalFina/Elf*

(75) As posições dos operadores no mercado ([13]) na sequência da concentração serão as seguintes, em função da sua repartição nas seis regiões identificadas *supra*:

Posição fora da rede por produto e por região

1998	TFE	Concorrente A	Concorrente B	Concorrente C	Outros
Sul					
Gasolinas	[30-40 %]	20-30 %	10-15 %	20-30 %	5-10 %
GO	[25-35 %]	15-20 %	10-15 %	30-40 %	10-15 %
FOD	[25-35 %]	20-30 %	5-10 %	20-30 %	5-10 %
Grande Oeste e Centro					
Gasolinas	[75-85 %]	5-10 %	10-15 %	< 5 %	< 5 %
GO	[70-80 %]	10-15 %	10-15 %	< 5 %	< 5 %
FOD	[40-50 %]	20-30 %	15-20 %	5-10 %	< 5 %
Normandia/região parisiense					
Gasolinas	[40-50 %]	15-20 %	15-20 %	20-30 %	< 5 %
GO	[40-50 %]	10-15 %	15-20 %	20-30 %	< 5 %
FOD	[30-40 %]	20-30 %	15-20 %	20-30 %	< 5 %
Norte					
Gasolinas	[85-95 %]	< 5 %	< 5 %	< 5 %	< 5 %
GO	[80-90 %]	< 5 %	< 5 %	5-10 %	< 5 %
FOD	[70-80 %]	5-10 %	< 5 %	10-15 %	< 5 %
Leste/Alsácia/Lorena					
Gasolinas	[40-50 %]	< 5 %	30-40 %	10-15 %	< 5 %
GO	[40-50 %]	5-10 %	30-40 %	10-15 %	< 5 %
FOD	[50-60 %]	15-20 %	15-20 %	5-10 %	< 5 %

([13]) *NB*: As quotas de mercado da TotalFina/Elf, no que diz respeito ao FOD, são subestimadas, uma vez que não incluem a percentagem de FOD vendido pela Elf às suas filiais.

1998	TFE	Concorrente A	Concorrente B	Concorrente C	Outros
Reno/Auvergne/Borgonha					
Gasolinas	[70-80 %]	5-10 %	10-15 %	< 5 %	< 5 %
GO	[70-80 %]	15-20 %	10-15 %	< 5 %	< 5 %
FOD	[40-50 %]	30-40 %	15-20 %	< 5 %	< 5 %

Fonte: Respostas aos questionários da Comissão.

(76) As empresas de refinação concorrentes não terão o potencial para beneficiar de um desvio da procura a seu favor em reacção a um aumento de preços no fora da rede iniciado pela TotalFina/Elf. Não possuem depósitos de distribuição suficientes para abastecer todo o território. Para além disso, para poder distribuir a sua produção, devem passar pelos oleodutos Trapil, DMM e SPMR que serão controlados pela TotalFina/Elf.

(77) A TotalFina chamou a atenção da Comissão para o facto de a percentagem de produtos saídos das refinarias dos seus concorrentes em França e vendidos no mercado retalhista por esses mesmos concorrentes ser mais elevada do que a percentagem de produtos refinados pela TotalFina e Elf destinados às redes de estações de serviço destes dois operadores. As outras empresas de refinação reservam-se, por conseguinte, principalmente o número limitado de depósitos que controlam para sua utilização própria e só dispõem, nesses depósitos, de capacidades limitadas para pôr eventualmente à disposição de outros utilizadores.

(78) As empresas de refinação concorrentes indicam que em caso de aumento dos preços por parte da TotalFina/Elf poderiam oferecer volumes suplementares em certas zonas em que têm recursos excedentários, tal como a partir da Basse Seine e de Berre — Marselha. Nas outras regiões, são deficitários numa ou em várias categorias de produtos (gasolinas ou destilados), e não estão por conseguinte em condições de propor recursos, salvo através de compra a refinarias concorrentes ou através do mercado de carga (no Noroeste da Europa e no Mediterrâneo).

(79) Ora, a capacidade de importar os volumes suplementares depende da infra-estrutura de acolhimento e, relativamente a este ponto, as empresas de refinação concorrentes indicam que as capacidades de armazenagem serão menores, à excepção dos depósitos em que se encontram presentes conjuntamente com a TotalFina e a Elf. Tendo em conta o facto de as empresas de refinação concorrentes terem apenas participações minoritárias, nada lhes garante que terão capacidades suplementares. Na medida em que, por exemplo, a Exxon possui em comum com a TotalFina e a Elf 23 dos seus 25 depósitos em toda a França, a resposta da Exxon poderia ser diferente se fosse decidida pela TotalFina e pela Elf uma racionalização significativa dos meios.

(80) A TotalFina explica que esteve na linha da frente do movimento de abertura das capacidades logísticas aos revendedores que não são empresas de refinação. Ao admitir tal situação, o desaparecimento da concorrência entre a TotalFina e a Elf eliminará um incentivo para manter a abertura do sistema logístico. Em inúmeros casos, os depósitos são detidos em co-propriedade por várias empresas de refinação (depósitos denominados «comunitários») incluindo a TotalFina e/ou a Elf que devem nesse caso dar a sua aprovação para qualquer abertura do acesso a terceiros. Enquanto estes dois operadores estiverem em concorrência têm interesse em aceitar dar acesso a terceiros (nomeadamente às GMS) nos depósitos que cada uma delas partilha com outras empresas de refinação. Em caso de recusa de acesso num depósito com participação de uma (por exemplo, a TotalFina), uma GMS poderá com efeito dirigir-se ao depósito concorrente com participação do outro (por exemplo, a Elf), garantindo desta forma, de qualquer modo, o abastecimento da sua rede de estações de serviço. Um tal incentivo desaparece a partir do momento em que a TotalFina/Elf deixar de estar numa concorrência suficientemente substancial a nível de outros depósitos. A TotalFina e a Elf são os únicos operadores com uma rede de armazenagem que regista globalmente uma sobrecapacidade. De qualquer modo, a TotalFina admite apenas uma abertura muito limitada dos seus depósitos.

(81) Na sua resposta à comunicação de acusações, a Elf refere que a Comissão não teve em conta o grau de abertura dos depósitos de importação propriedade das empresas de refinação concorrentes. Estas empresas têm na realidade contratos de passagem com terceiros na maior parte dos seus depósitos. No entanto, trata-se principalmente de capacidades alugadas às empresas que compram o seu produto e tal não tem qualquer impacto sobre o nível da concorrência no mercado fora da rede.

(82) Finalmente, abrir os depósitos só tem sentido se os oleodutos que os abastecem estiverem eles próprios também acessíveis em condições de mercado, o que não aconteceria, uma vez que após a concentração a TotalFina/Elf controlaria o conjunto destes oleodutos.

(83) O interesse das empresas de refinação concorrentes não é, nestas condições, de desencadear uma confrontação com a TotalFina/Elf ao não seguir um aumento de preços. Um comportamento racional da sua parte seria, pelo contrário, seguir a política de aumento dos preços no mercado fora da rede ou de exclusão face a retalhistas não integrados que seria realizada pela TotalFina/Elf.

— *Conclusão: um ponto de passagem incontornável*

(84) As refinarias da TotalFina/Elf situar-se-ão em cada uma das seis grandes regiões identificadas e permitir-lhe-ão abastecer o conjunto do território francês pelos seus próprios meios.

(85) As empresas de refinação concorrentes não têm por seu lado cobertura nacional. A BP/Mobil, a Esso e a Shell só dispõem de refinarias no vale do Sena e na lagoa de Berre. A análise revela que as trocas comerciais efectuadas com as outras empresas petrolíferas integradas, entre as quais a TotalFina e Elf, em primeiro lugar, elevam-se a cerca de [...] dos seus fornecimentos, com uma percentagem mais elevada na região Norte [...]. A refinaria Elf de Donges (perto de Nantes), que é o único centro de refinação entre o sul do Sena e a fronteira espanhola, fornece uma parte importante das redes de estações de serviço das outras empresas de refinação nesta vasta região. Se a BP/Mobil, a Esso e a Shell pretendem continuar a fornecer a sua rede em toda a França, deverão, inevitavelmente, recorrer à TotalFina/Elf quer para importar produtos refinados, quer para os transportar ou ainda para os obter junto das refinarias.

(86) Para além disso, a TotalFina/Elf, que se tornou ela própria auto-suficiente no conjunto do território, estará em posição de pôr termo aos acordos de trocas comerciais com as outras empresas de refinação ou de impor as suas condições. Um tal desequilíbrio entre empresas de refinação, das quais apenas uma dispõe (para além de uma forte posição nos depósitos de importação) de centros de produção em todo o território, é susceptível de afectar gravemente a concorrência num sector em que, devido aos custos de transporte e à homogeneidade do produto, as trocas comerciais entre produtores constituem uma prática corrente. Esta situação poderia conduzir a um aumento significativo da quota de mercado da TotalFina/Elf no mercado fora da rede.

(87) Para além do mais, na hipótese de a TotalFina/Elf trocar menos produtos por «swaps», tal aumentaria em certas regiões as capacidades disponíveis das outras empresas de refinação. Ora, as empresas de refinação concorrentes têm uma logística adaptada às suas necessidades e não têm em geral capacidades logísticas para vender em França. Contrariamente, a TotalFina/Elf, devido à sua cobertura logística nacional, poderá vender os seus produtos anteriormente trocados com as outras empresas de refinação nas regiões em que a nova entidade deixou de estar em posição de procura de trocas comerciais, como por exemplo, no sul da faixa atlântica ou na parte ocidental da costa mediterrânica.

(88) A TotalFina explicou que pôr termo a acordos de trocas comerciais com as outras empresas de refinação presentes no território francês a exporia a riscos de represálias no território de outros Estados-Membros. Há que no entanto notar que a TotalFina/Elf seria a primeira empresa de refinação europeia com refinarias no Reino Unido, na Alemanha, nos Países Baixos, na Bélgica e na Espanha. Nenhuma outra empresa de refinação estará em condições de exercer pressão sobre a TotalFina/Elf nos outros países, uma vez que não beneficiam em qualquer outra parte de uma posição suficientemente dominante. Nem a Exxon/Mobil, nem a BP, nem a Shell possuem uma posição preponderante num mercado nacional como acontecerá em relação à TotalFina/Elf. Estas empresas de refinação não teriam por conseguinte o poder de mercado necessário para exercer represálias sobre a TotalFina/Elf. Apenas um comportamento idêntico das outras empresas de refinação contra a TotalFina/Elf poderia ser eficaz, mas os interesses e posições de mercado nos outros Estados-Membros variam e por conseguinte, tal situação é muito improvável. Por outro lado, dado que algumas empresas de refinação presentes na Europa não se encontram presentes em França (como a Texaco, a Conoco ou a Philips), a nova entidade TotalFina/Elf tem a garantia de poder abastecer-se na Europa independentemente do seu comportamento em França.

(89) No mercado retalhista, as outras empresas de refinação têm interesses convergentes com os da TotalFina/Elf face às GMS. Com efeito, as GMS exercem uma pressão concorrencial forte sobre as empresas de refinação beneficiando de uma estrutura de custos menores. Um alinhamento dos preços fora da rede praticados pelas outras empresas de refinação relativamente a um aumento de preços iniciado pela TotalFina/Elf não poderia ser compensado por um recurso, por parte das GMS e dos outros independentes, às importações e daria origem a um aumento dos lucros para o conjunto das empresas de refinação nos dois mercados.

(90) A vulnerabilidade das outras empresas de refinação, a eventualidade de uma resposta efectiva fora de França e a existência de um interesse convergente em aumentar as margens no fora da rede e no sector retalhista fazem com que o comportamento racional da sua parte seja o de seguir a TotalFina/Elf.

— *Análise da procura: restrição insuficiente por parte da procura*

(91) Resulta do que precede, que no caso de um aumento dos preços por parte da TotalFina/Elf, tal como indicado *supra*, os outros refinadores teriam todo o interesse em acompanhar esse aumento. Os refinadores concorrentes estão melhor protegidos do que os seus concorrentes do sector retalhista, as GMS no que diz respeito aos combustíveis e os independentes no que se refere à venda de FOD, contra uma exploração abusiva da forte posição de mercado detida pela TotalFina/Elf (por exemplo, aumento dos preços dos produtos refinados de fora da rede) devido à sua integração vertical. Um aumento dos preços do fora da rede teria apenas um impacto reduzido sobre os seus custos, enquanto aumentaria os custos dos concorrentes não integrados. Os retalhistas não integrados têm apenas um acesso parcial à cadeia logística. Alguns possuem participações em depósitos (como a Carfuel e a Distriservice) e outros não (como a Siplec e a Petrovex). No entanto, mesmo os que adquiriram participações em depósitos fizeram-no apenas em determinadas zonas e na maior parte das vezes em depósitos em que a TotalFina/Elf mantém uma posição de controlo.

(92) Resta examinar se o poder de compra dos revendedores independentes (tais como as GMS) poderia impedir um tal aumento de preços. Para o efeito, seria necessário que estes últimos recorressem a importações quer directamente através de compras no mercado da carga, quer através dos comerciantes internacionais. No entanto, as GMS estão apenas parcialmente integradas na cadeia logística. Não possuem capacidade de armazenagem suficiente em depósitos de importação e não têm qualquer participação nos oleodutos para poderem distribuir a sua produção.

(93) As GMS são simultaneamente clientes e concorrentes dos refinadores. Abasteceram-se em 1998 até [...] junto das empresas de refinação, sendo o restante assegurado principalmente pelos negociantes internacionais (Cargill, Dreyfus Energie, MVW, Société Générale Energie, Lagerhauser, Bolloré, etc.). Ora a TotalFina/Elf estará em condições de limitar o acesso dos negociantes internacionais às infra-estruturas que controla.

(94) Tal como explicado *supra*, apenas o depósito de Picoty La Pallice escapa actualmente a uma influência da TotalFina/Elf. Ora este depósito tem uma capacidade de 213 500 m³ que é já utilizada. Mesmo afectando-lhe teoricamente uma taxa de rotação de 10, os volumes importados não poderiam ser suficientes para tornar não rentável um aumento de preços do fora da rede por parte da TotalFina/Elf. Tal é tanto mais verdadeiro quanto este depósito só pode abastecer em produtos importados uma pequena parte da zona Grande Oeste e Centro e nehuma das cinco outras zonas.

(95) Mesmo se para as necessidades da análise se partisse do princípio que a CPA podia gerir livremente os seus depósitos de importação, é pouco provável que um aumento de preços praticado pela TotalFina/Elf numa das seis regiões identificadas pudesse vir a tornar-se não rentável através de recurso a importações. Assim, no norte, a TotalFina/Elf poderia fragilizar financeiramente o CPA Dunquerque oferecendo condições particularmente vantajosas à DPC St. Pol [...]. Na região Normandia/região parisiense, poderia ser aplicada uma estratégia semelhante ao depósito CPA Rouen. Na região Grande Oeste e Centro, o depósito StockBrest da CPA está isolado e só pode abastecer uma parte limitada da Bretanha. Da mesma forma, o depósito Picoty La Pallice tem uma zona de actividades limitada. Na região Sul, apenas o depósito de Frontignan escaparia ao controlo da TotalFina/Elf. Esta última poderia facilmente pôr definitivamente em perigo a sobrevivência já precária de Frontignan [...] ou atraindo clientes eventuais para os seus depósitos de Sète ou de Port-la-Nouvelle.

(96) Afigura-se deste modo que a TotalFina/Elf teria a capacidade de afastar os depósitos de importação concorrentes ou de conter a sua pressão concorrencial. A entidade combinada poderia então aumentar as tarifas de passagem nos depósitos de importação sob o seu controlo tendo uma forte probabilidade de ser seguida pela concorrência. Tal limitaria a pressão concorrencial que as importações poderiam exercer sobre um eventual aumento dos preços do fora da rede.

(97) O quadro que se segue ilustra o poder que deteria a TotalFina/Elf sobre os preços do fora da rede. Mesmo partindo do princípio que os outros refinadores presentes no território francês estivessem em condições de aumentar as suas vendas face a um aumento de preços da TotalFina/Elf, seria necessário no mínimo importações de um nível de 5 milhões de toneladas para equilibrar a oferta e a procura francesas mantendo as vendas da TotalFina/Elf ao seu nível actual. Tal equivaleria a uma taxa de rotação da ordem dos cinco a seis para os depósitos de importação referidos *supra*. Ora como só o depósito CPA de Rouen está ligado a um oleoduto, é provável que estes depósitos não estivessem imediatamente em condições de aumentar materialmente a sua rotação. Para além disso, há que sublinhar que é improvável que os refinadores concorrentes tenham a capacidade logística independente de vender toda a sua produção em França. Finalmente, beneficiariam de um aumento de preços simultaneamente no fora da rede, mas igualmente na sua actividade de venda a retalho que os tornaria mais concorrenciais.

kt

(1998)	Total de vendas fora da rede	Total de vendas na rede	Volume disponível a terceiros (produção/ /vendas rede)	Saldo fora da rede	Vendas actuais TFE fora da rede	Importâncias mínimas
Gasolina	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Gasóleo	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
FOD	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Fonte: Cálculos da Comissão com base em informações fornecidas no formulário CO.

(98) É por conseguinte pouco provável que os revendedores pudessem opor-se a um aumento de preços. Deste modo, cada GMS repercutiria sobre o consumidor um aumento de preços. Dado que a diferença actual é superior a [...] cêntimos franceses, [...], o preço final facturado a retalho pelos revendedores continuaria a ser inferior ao dos refinadores.

(99) [...].

(100) A TotalFina indica que o agrupamento não colocará os clientes do fora da rede e, nomeadamente, a grande distribuição, numa situação de dependência, tendo em conta as possibilidades de arbitragem de que estes dispõem e as fortes posições que detêm no mercado retalhista. Segundo a TotalFina, as GMS representaram em 1998 [...] das suas vendas fora da rede, todos os produtos combinados e [...] das suas vendas relativamente às gasolinas.

(101) É certo que a procura é concentrada e sofisticada. No entanto, tal não conferirá uma capacidade suplementar de contorno da oferta da TotalFina/Elf para a procura. As GMS construíram uma política independente de abastecimento (abasteceram-se em 1998 até [...] junto dos comerciantes internacionais) ([14]), baseando-se em instrumentos logísticos então disponíveis. O controlo da cadeia logística poderia permitir punir selectivamente o fora da rede das GMS ou outros retalhistas que não seguissem um aumento dos preços de retalho.

([14]) Em 1998, a França importou 23 milhões de toneladas de produtos refinados, dos quais 2 milhões de toneladas de gasolina e 11 milhões de toneladas de gasóleo.

2.3. *Conclusão*

(102) A nova entidade resultante da concentração passará a ter capacidade para controlar uma grande parte das fontes de abastecimento e da cadeia logística (importação, transporte e distribuição) dos produtos refinados em França. A TotalFina/Elf estará então em condições de aumentar os preços facturados aos compradores nos mercados do fora da rede da gasolina, do gasóleo e do fuelóleo doméstico quer no conjunto da França quer em cada uma das seis regiões em causa, sem temer que a concorrência ou os clientes possam tornar não rentável um tal aumento de preços. Por conseguinte, a operação notificada conduzirá à criação de uma posição dominante da TotalFina/Elf nos mercados do fora da rede da gasolina, do gasóleo e do fuelóleo doméstico tendo por efeito entravar de forma significativa a concorrência efectiva nestes mercados.

3. O MERCADO DA COLOCAÇÃO À DISPOSIÇÃO DE CAPACIDADES DE ARMAZENAGEM NOS DEPÓSITOS DE IMPORTAÇÃO ASSOCIADO A MEIOS DE TRANSPORTE MACIÇOS

3.1. *O mercado relevante*

3.1.1. **Mercado do produto**

(103) Os depósitos de importação são definidos como podendo acolher navios de grande capacidade (de 30 kt a 50 kt). Permitem a armazenagem de todos os produtos petrolíferos e os mais importantes estão ligados a dois meios de transporte maciço. Os depósitos de importação podem desempenhar o mesmo papel que os depósitos costeiros e os depósitos de distribuição no que diz respeito ao abastecimento das estações de serviço situadas na sua proximidade.

(104) Existe uma procura para os serviços de colocação à disposição de capacidade de armazenagem de importação associados a meios de transporte maciços. Provém de operadores que se encontram situados num determinado ponto servido pelo meio de transporte maciço ligado ao depósito de importação.

(105) A França conta com oito depósitos de importação ligados a meios de transporte maciços ([15]). Trata-se dos seguintes depósitos:

DPC St. Pol	Controlo conjunto TotalFina e outras empresas de refinação	ODC (mas com passagem obrigatória pela refinaria Total Mardyck e actualmente abastecido em 99 % por esta refinaria)	Norte e leste
CPA Dunquerque	—	ODC (mas com passagem obrigatória pela refinaria Total Mardyck)	Norte e leste
CPA Rouen	—	Trapil, depois DMM	Normandia / região parisiense, centro e leste
CIM Le Havre	Controlo conjunto Elf/Compagnie Nationale de Navigation	Trapil, depois DMM	Normandia / região parisiense, centro e leste
Stockbrest	TotalFina/Elf: 40 %	Comboio	Oeste
Donges St. Nazaire	Controlo Elf	DMM	Oeste, sul da região parisiense, centro e leste
DPA Ambès / /Bassens	TotalFina 27,9 %, Elf 22,4 %: controlo único após a operação	Ligação ferroviária que lhe permite expedir por comboio completo os produtos petrolíferos que recebe por oleoduto de Pauillac e de Ambès	Oeste
DP Fos	Aquisição de controlo pela TotalFina/Elf TotalFina 25,7 %, Elf 25,7 %	SPMR e duas linhas ferroviárias, respectivamente para Toulouse e para Dijon	Sul, Reno/Borgonha e Toulouse

(106) Se os preços dos serviços de colocação à disposição de capacidade de armazenagem de importação associados a meios de transporte maciços fossem aumentados no que diz respeito à totalidade dos depósitos de importação, a única opção para a procura seria voltar-se para os depósitos costeiros ou os depósitos de importação de grande capacidade sem acesso a meios de transporte maciços. No entanto, a falta de acesso a meios de transporte maciços limita materialmente a substituibilidade funcional destes depósitos com as capacidades de armazenagem de importação associadas a meios de transporte maciços. Para além disso, os depósitos costeiros não estão em condições de receber navios de grande capacidade e os seus custos de abastecimento são por conseguinte mais elevados. O inquérito efectuado junto do mercado revelou que os preços de transporte são 35 % mais elevados em relação aos batelões de 10 kt do que em relação aos navios de grande capacidade: 30 kt e mais. As capacidades oferecidas pelos depósitos costeiros seriam não apenas mais dispendiosas mas, para além disso, não ofereceriam meios de transporte maciços a jusante.

([15]) Os depósitos de Lorient e de Port-la-Nouvelle, ainda que permitam o acesso a navios de tonelagem elevada, não se encontram ligados a meios de transporte maciços, o que reduz a sua zona de actividades para uma circunferência de 100 a 150 km. O depósito Shell Pauillac depende da DPA para as saídas dos grandes produtos, não estando este depósito equipado com instalações de carregamento de camiões nem comboio nem ligado a um oleoduto (que não a ligação com o DPA Bassens).

(107) Por estas razões, não existe qualquer substituição economicamente viável para os depósitos de importação ligados a meios de transporte maciços para fornecer serviços de colocação à disposição de capacidades de armazenagem de importação.

3.1.2. **Mercado geográfico**

(108) Tal como já indicado anteriormente (ver considerandos 21 e seguintes), a infra-estrutura logística francesa organiza-se a partir das refinarias e dos depósitos de importação. Estas fontes de produtos refinados servem para alimentar diversas regiões francesas através de cinco oleodutos e de forma marginal por comboio. A procura relativamente aos serviços de colocação à disposição de capacidade de armazenagem de importação pode provir de diversas regiões em relação a cada um dos depósitos em causa. Os depósitos de importação da faixa atlântica e na costa da Mancha estão ligados às regiões Grande Oeste e Centro, Norte, Normadia/região parisiense e Leste. Nomeadamente, podem ser alimentadas simultaneamente pelo DMM e Trapil partes das zonas Grande Oeste e Centro e Leste. Da mesma forma, a região Leste pode ser alimentada pela Trapil, pelo ODC-Norte e pelo DMM. Estas diferentes possibilidades tornaram provável uma escolha para a procura entre estes depósitos de importação da faixa mediterrânica como o DP Fos dão resposta a uma procura localizada e sem verdadeiramente conhecer depósitos directamente substituíveis. O DP Fos alimenta assim as regiões Sul e Reno/Borgonha. Deste modo, podem ser definidos dois mercados geográficos correspondentes à metade norte e à metade sul da França. A análise não seria contudo diferente se o mercado geográfico tivesse uma dimensão nacional.

3.1.3. **Parte substancial**

(109) Cada um dos mercados geográficos definidos (uma zona norte e uma zona sul ou um mercado nacional) constituem uma parte substancial do mercado comum devido ao seu âmbito geográfico, à sua população e ao papel das importações nas trocas comerciais de produtos refinados entre a França e os outros Estados-Membros.

3.2. ***Apreciação***

(110) [...], dispor do controlo da sua própria logística é, para um operador, «indispensável a fim de controlar as operações em termos de qualidade, de segurança dos abastecimentos, de flexibilidade comercial e de poder de reacção às crises». A Comissão calculou os valores das partes de capacidades com base na natureza do controlo (exclusivo ou conjunto) exercido pela TotalFina/Elf nas empresas que possuem depósitos. As capacidades bloqueadas pela sua localização na SAGESS não foram deduzidas das capacidades operacionais. Segundo este cálculo, mesmo incluindo Frontignan, a TotalFina/Elf deterá [50 %-60 %] das capacidades de armazenagem de importação sob controlo exclusivo [40 %-50 %] ou conjunto [0 %-10 %].

(111) A nível regional, a concentração apresenta a situação seguinte:

	Norte: Norte, Normandia/ /região parisiense, Grande Oeste e Centro, Alsácia/Lorena	Sul: Sul, Reno/Borgonha (sem Frontignan)
Depósitos de importação ligados a meios de transporte maciços	[65-75 %]	[90-100 %]

(112) A TotalFina indicou que o novo grupo não estará em condições de ter um comportamento autónomo nas atribuições de capacidade de armazenagem de produtos refinados importados, na medida em que mais de metade destas infra-estruturas continuaria sob o controlo, pelo menos parcial, de operadores independentes do novo grupo, com capacidades de abastecimento do mercado suficientes para dar resposta à procura.

(113) No caso de um controlo conjunto pela TotalFina/Elf com um ou terceiros nos depósitos, a questão suscitada pela parte notificante é a de saber se estes depósitos iriam no sentido de uma estratégia de exercício de poder de mercado por parte da TotalFina/Elf. Tal é pouco provável devido à situação de bloqueio dos órgãos dirigentes destas estruturas, que se seguiria a esta situação. Se os terceiros accionistas fossem empresas de refinação, teriam interesses alinhados pelos da TotalFina/ /Elf para encerrar o acesso aos depósitos aos não refinadores. Se os terceiros accionistas não fossem refinadores, seriam muito mais afectados do que a TotalFina/Elf (que desenvolve inúmeras actividades) por uma situação de bloqueio.

(114) Ainda que as capacidades de armazenagem detidas pelos refinadores concorrentes não sejam actualmente utilizadas de forma optimizada, teriam tendência para manter um volume de capacidade de armazenagem estratégica a fim de equilibrar as perdas de capacidade de produção (temporárias ou estruturais) [16], permitir

[16] O nível das importações poderia aumentar nos próximos anos, nomeadamente devido a especificações cada vez mais exigentes em termos de qualidade dos produtos, tendo certos refinadores nacionais dificuldades temporárias para produzir a nova qualidade (teores reduzidos em aromáticos, benzeno e enxofre).

exportações ou a distribuição para o interior da França, onde têm uma capacidade de produção local excedentária, ou ainda a fim de importar o produto nas regiões em que a capacidade de produção não pode satisfazer a procura. Finalmente, mesmo que houvesse uma capacidade de armazenagem suficiente para dar resposta a uma procura adicional em matéria de gasolinas, as capacidades de armazenagem no que diz respeito ao fuelóleo doméstico e ao gasóleo são significativamente menores.

(115) No que diz respeito à região Sul, o funcionamento do DP Fos seria profundamente alterado. Os accionistas deste depósito são: TotalFina (25,7 %), Elf (25,7 %), o armazenista independente Vopak (21,3 %), o refinador italiano Agip (13,8 %) e a empresa petrolífera independente Thévenin-Ducrot (7,7 %). Cada accionista tem direito a uma capacidade de armazenagem proporcional à sua parte de capital. Se pretender alugar uma parte da sua capacidade, deve confiar a respectiva comercialização ao gerente do depósito. Antes da concentração, cada accionista tinha interesse em colocar à disposição as suas capacidades livres junto do gestor do depósito que tinha a obrigação estatutária de as colocar no mercado. Assim, o gestor do depósito podia eventualmente exercer um poder de mercado através dos preços, mas não através dos volumes disponíveis. Após a concentração, a TotalFina/Elf conquistará o controlo deste depósito. Será simultaneamente o primeiro proprietário de capacidade e, de facto, o gestor. Os seus direitos à capacidade enquanto accionista excederão as suas necessidades. Estes excedentes serão colocados à disposição do gestor controlado por ele próprio. Para o tratamento das suas próprias capacidades e das que os outros accionistas terão colocado à disposição do gestor, a TotalFina/Elf controlará o jogo da concorrência através de vários meios. Assim, controlará a colocação à disposição do gestor dos seus próprios volumes. Por outro lado, ao controlar a acção do respectivo gestor, terá uma influência sobre os preços do conjunto dos volumes colocados à disposição por este, independentemente de ser por ela própria ou pelos seus co-accionistas.

(116) O DP Fos faz face a uma concorrência marginal em termos de armazenagem de importação no que diz respeito ao Sul e ao Reno/Borgonha. Esta concorrência provém dos depósitos situados em Frontignan e Port-la-Nouvelle que têm capacidades significativas, mas que podem apenas servir uma zona local devido à ausência de meios de transporte maciços. Tal como referido anteriormente, o carácter atractivo de Frontignan foi colocado em dúvida aquando do inquérito realizado junto do mercado.

(117) Quanto à metade norte da França, a única concorrência com que a TotalFina/Elf se confronta neste mercado dos serviços de colocação à disposição de capacidade de armazenagem de importação associada a meios de transporte maciços provém do armazenista independente CPA (depósitos em Dunquerque, Rouen e Brest). Tal como referido *supra*, a nova entidade deteria uma minoria de bloqueio no CPA.

3.3. ***Conclusão***

(118) A TotalFina/Elf estará por conseguinte em condições de monopolizar o instrumento logístico para armazenagem dos produtos refinados importados e de tornar mais difícil e mais oneroso para os operadores independentes o acesso aos mercados da distribuição dos produtos petrolíferos refinados. A concentração notificada dá origem à criação de uma posição dominante nos mercados da colocação à disposição de capacidades de armazenagem em depósitos de importação ligados a meios de transporte maciços.

4. O MERCADO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PRODUTOS REFINADOS ATRAVÉS DE OLEODUTOS

4.1. ***O mercado relevante***

4.1.1. **O mercado do produto**

(119) Os oleodutos que transportam os produtos petrolíferos acabados (gasolinas, gasóleo e fuelóleo doméstico) são instrumentos logísticos utilizados para a recepção e distribuição de produtos refinados por diferentes operadores petrolíferos, ou seja, os refinadores, as empresas independentes ou a grande distribuição. Os sistemas de oleodutos independentes constituem, tal como os depósitos petrolíferos, uma condição essencial para a manutenção de um enquadramento concorrencial no mercado da distribuição dos combustíveis.

(120) Os principais sistemas de oleodutos são os seguintes:

Zona	Le Havre-Paris	Mediterrâneo-Reno	Donges-Melun-Metz	ODC-Norte ODC-Sul
Oleoduto	Trapil	SPMR	DMM	ODC
Operador	Trapil	Trapil	SFDM (antes de 1993 Trapil)	Trapil
Accionista	TotalFina (35 %) / Elf (27 %), Esso (11,67 %), BP (6,42 %), Shell (14,62 %), Mobil (5,74 %)	TotalFina (32,5 %) / Elf (14,1 %), Trapil (5 %), Esso (14,16 %), BP (12,16 %), Shell (16,16 %), Mobil (3 %), Petrofrance (1,55 %), TD (0,8 %), Propetrol (0,55 %)	Elf (49 %) / CNN (31 %) / Port Nantes St. Nazaire (10 %) / Bolloré (10 %)	NATO
Débito médio	450-1 800 m³/h	550-1 200 m³/h	360 m³/h	
Diâmetro (polegadas)	10/12	10/12	10/12	
Origem: refinação/ importação	[...]	[...]	[...]	[...]
Tráfego em toneladas 1995	18 678	8 448	2 308	2 050
Tráfego em toneladas 1998	20 967	9 020	2 949	2 692

(121) A actividade de transporte dos produtos petrolíferos acabados é geralmente «internalizada» pela maior parte dos refinadores, que transportam os produtos acabados à saída do depósito de importação e à saída da refinaria para as suas próprias infra-estruturas de armazenagem. Historicamente ([17]), os refinadores detêm colectivamente a maioria nas empresas que gerem os oleodutos. Estes mesmos refinadores são igualmente os principais utilizadores e, por conseguinte, os principais clientes destas empresas de gestão dos oleodutos. Contudo, o acesso a esses oleodutos pode também ser aberto a clientes que não são refinadores e que não são necessariamente accionistas das empresas de gestão dos oleodutos, tal como as GMS. Existe por conseguinte um mercado dos serviços de transporte dos produtos refinados através de oleodutos. Estes serviços são quer directamente propostos por empresas de gestão quer revendidos pelos refinadores, utilizadores principais dos oleodutos.

(122) Para além dos oleodutos, os batelões e a via ferroviária permitem também o transporte de produtos acabados em grandes distâncias. A utilização dos oleodutos vem em primeiro lugar com 72 % dos volumes transportados no interior da França, seguido do sector ferroviário, que permite transportar 15 % dos volumes e finalmente o transporte por via navegável com 13 %.

(123) O oleoduto constitui o meio de transporte menos oneroso. Os outros meios de transporte quase desapareceram nas zonas servidas pelos oleodutos. Na ausência de oleoduto, a utilização da via ferroviária é importante. No entanto, o comboio só é utilizado em caso de existência de instalações de carga específicas e pressupõe a conclusão de acordos-quadro com a SNCF. Estes acordos permitem, após reduções, chegar a um custo de transporte equivalente ao custo consecutivo à utilização dos oleodutos. Resta acrescentar que na prática este tipo de acordos foi até agora raramente concluído. Pode no entanto citar-se o exemplo do depósito de importação da DP Fos a partir do qual o comboio é utilizado para servir os depósitos de Toulouse e de Dijon.

(124) No entanto, o comboio apresenta em média custos mais importantes [...], uma maior incerteza na programação e na duração dos transportes e finalmente custos de infra-estrutura e de carga/descarga que o tornam menos prático do que o transporte através de oleoduto. É de notar que se desenvolveu para servir duas regiões que se caracterizam pela ausência de oleodutos (Toulouse) ou pela saturação do SPMR e falta de qualidade do ODC (Dijon). O comboio deve por conseguinte ser afastado do mercado relevante.

(125) No que diz respeito ao transporte por camião, verifica-se que, para além do seu preço bastante mais elevado, este meio só é utilizável em distâncias de 30 a 50 km nas regiões de grande densidade populacional e de 150 km nas outras regiões. Não é por conseguinte substituível ao transporte por oleoduto.

(126) O quadro que se segue apresenta os custos de transporte segundo os meios de transporte utilizados (para além dos custos de manutenção).

([17]) A repartição do capital dos oleodutos baseia-se nas quotas de mercado da década de 50.

Custo do transporte		Francos franceses/t/km
Oleoduto	Trapil SPMR DMM	[...] [...] [...]
Camião	20 t 38 t	[...] [...]
Comboio	2 000 t 1 000 t Wagon	[...] [...] [...]
Navio (10 000 t)	Le Havre-Bordéus (1 100 km) Fos-Port-la-Nouvelle (300 km)	[...] [...]
Batelão	Reichstett-Mulhouse	[...]

(127) Estas diferenças de preços devem ser apreciadas tendo em conta a extrema sensibilidade da procura às variações de preços no que diz respeito aos combustíveis a nível da venda por grosso. Um simples aumento de preços da ordem de 1 % em média pode dar origem a perdas de clientela.

4.1.2. **O mercado geográfico**

(128) Por um raciocínio semelhante ao do exposto relativamente aos mercados de colocação à disposição de capacidade de armazenagem em depósitos de importação ligados a meios de transporte maciços, o mercado geográfico pode ser dividido em duas zonas. A primeira abrange a metade norte da França (servida por Trapil, DMM e ODC-Norte). A segunda abrange a metade sul da França (incluindo o corredor do Reno) e é servida pelo SPMR e marginalmente pelo ODC-Sul.

4.2. ***Apreciação***

4.2.1. **Funcionamento dos oleodutos e da concorrência**

— *O funcionamento comercial dos oleodutos*

(129) As tarifas, o débito, a flexibilidade dos lotes, a frequência dos ciclos de exploração e os procedimentos de exploração dos três oleodutos principais (DMM, Trapil, SPMR) são semelhantes.

(130) As participações detidas nos três oleodutos não dão direito a quotas (participações financeiras), dando no entanto um direito de prioridade sobre os lotes de combustíveis a fornecer nos casos de contingentação. Esta diminuição é então calculada em função do volume transportado durante os três anos anteriores.

(131) No que diz respeito ao acesso a estes oleodutos, não existe discriminação entre accionistas e terceiros. No entanto, no sistema Trapil, os terceiros têm tendência para mandar efectuar a totalidade dos seus transportes pelos fornecedores, uma vez que a Trapil aplica uma redução por parcela de volume de negócios [...]. A redução média de um refinador accionista situou-se (em 1998) em [...]. Não existe qualquer redução associada aos volumes transportados no SPMR ou no DMM. O Trapil, o SPMR e o DMM calculam uma tarifa de base por tonelada, em função das distâncias. Em relação a esta tarifa de base, a tarifa aplicada em francos franceses por m^3 tem em conta uma majoração relativamente às gasolinas [...].

— *Concorrência entre oleodutos e no âmbito de um mesmo oleoduto*

(132) A concorrência no mercado em causa funciona a dois níveis. Em primeiro lugar, exerce-se entre sistemas de oleodutos concorrentes como, por exemplo, o sistema Trapil e o DMM. Seguidamente, a concorrência pode realizar-se no âmbito de um mesmo oleoduto. Os refinadores são revendedores de serviços de transporte por oleoduto e entram em concorrência entre si e face à empresa de gestão do oleoduto. Ora, na medida em que o oleoduto é controlado por um dentre eles e em que o oleoduto serve para transportar, numa grande medida, produtos fornecidos pelos accionistas, existe um incentivo forte para que as políticas da empresa de gestão e dos refinadores sejam alinhadas.

4.2.2. **Efeitos da concentração no mercado do transporte de produtos refinados por oleoduto no norte da França**

— *Efeitos sobre a concorrência no âmbito dos oleodutos*

T r a p i l

(133) O capital da Trapil é detido na sua maior parte pelos refinadores que operam na Basse Seine. Vários operadores não integrados expressaram o ponto de vista de que, a partir de agora, a gestão do oleoduto dá em primeiro lugar resposta a todas as necessidades dos refinadores que têm interesses comuns. No entanto, há que notar que antes da concentração podiam agrupar-se participações maioritárias em torno dos dois accionistas principais: a TotalFina e a Elf. Para além disso, a Elf não estava estabelecida enquanto refinador na Basse Seine o que podia conduzir a incentivos ou comportamentos diferentes dos refinadores da Basse Seine. Após a operação de concentração, a TotalFina controlará a Trapil e, por conseguinte, a gestão corrente do sistema de oleodutos. Praticamente restarão apenas os refinadores Basse Seine no capital da Trapil tendo como líder o grupo TotalFina/ /Elf que, para além do mais, controlará o depósito CIM de importação e a maior refinaria que alimenta o sistema Trapil. Os incentivos para os outros refinadores alinharem os seus comportamentos pelo da nova entidade serão por conseguinte manifestos.

— *Efeitos sobre a concorrência entre oleodutos*

D M M

(134) A Elf é accionista a 49 % na empresa SFDM, responsável pela gestão do oleoduto DMM (Compagnie Nationale de Navigation: 31 %, Bolloré Energie: 10 %, Port Autonome de Saint-Nazaire: 10 %) e pode nomear quatro dos oito membros do Conselho de Administração. O presidente deste conselho é por direito um representante da Elf e dispõe de um voto preponderante. Por outro lado, o oleoduto é principalmente alimentado pelas refinarias da Elf (Donges e Grandpuits) e esta empresa é de longe o principal cliente. A Elf controla por conseguinte a SFDM. [...]. Os pedidos de passagem por terceiros não accionistas seriam directamente tratados pela Direcção--Geral e pela Direcção Comercial da SFDM. [...].

(135) O DMM apresenta um interesse estratégico para a Elf; o seu traçado coincide com o eixo que liga as refinarias de Donges e de Grandpuits e o complexo petroquímico Elf--Atochem de Carling na Lorena. O DMM permite à Elf escoar no interior da França uma parte significativa da sua produção excedentária da sua refinaria de Donges bem como de reduzir desta forma as suas exportações.

O D C

(136) O ODC é gerido pela Trapil. Os oleodutos ODC são pouco utilizados devido a uma configuração vetusta. Com o objectivo de optimização dos escoamentos da refinaria de Dunquerque, a parte que liga Dunquerque a Cambrai beneficiou de investimentos de actualização (estações de bombagem) por parte da TotalFina. [...]. Por estas razões, a TotalFina tem uma influência determinante que será ainda aumentada pela operação sobre o ODC-Norte.

(137) Após a operação, a TotalFina/Elf deterá cerca de 61 % do capital da Trapil e, tal como explicado *supra*, controlará ou terá uma influência determinante sobre os dois oleodutos que poderiam servir de substitutos imperfeitos à Trapil (DMM para Orléans, Tours, sul da região parisiense e leste da França, ODC-Norte para o leste da França).

(138) No que diz respeito à região parisiense, todos os depósitos de distribuição são actualmente alimentados pela Trapil, à excepção do da Ferté Allais que é alimentado pelo DMM. Todavia, o oleoduto DMM representa um potencial de concorrência com o oleoduto LHP/Trapil. As tarifas, o débito, a flexibilidade dos lotes, a frequência dos ciclos de exploração e os procedimentos de exploração do DMM são semelhantes aos do da Trapil.

(139) Os produtos transportados pelo DMM entram igualmente em concorrência com o ODC. Os produtos descem pelo oleoduto ODC-Norte de Dunquerque até ao depósito SFDM de Châlons-sur-Marne, continuam seguidamente até Langres antes de voltar a subir até aos depósitos de Estrasburgo. O oleoduto não utiliza ainda actualmente a sua capacidade nominal de 5 milhões de m^3 (tráfego 1998: 3,4 milhões de m^3) e poderia rapidamente aumentá-los até 7 milhões de m^3.

(140) O DMM pode ser utilizado para exercer uma pressão concorrencial sobre a Trapil. [...].

(141) Na mesma perspectiva, o Conselho da Concorrência, a quem o caso foi apresentado pelo Ministério da Economia e das Finanças, emitiu um parecer em 28 de Setembro de 1993 em que considerou que a aceitação da candidatura da Trapil para a gestão do DMM levaria ao reforço da posição dominante já detida pela Trapil no transporte de produtos refinados por oleoduto com destino à região parisiense.

(142) O novo grupo TotalFina/Elf representará mais de [...] do tráfego do oleoduto DMM (em volume) e terá [...] das capacidades de refinação ligadas pelo DMM e pelo Trapil à região parisiense. A presença no capital da SFDM de um refinador que controlaria e seria o primeiro fornecedor de produtos dos dois oleodutos (o Trapil e o ODC--Norte) concorrentes do DMM conduziria necessariamente a uma atenuação muito significativa da concorrência.

(143) Em conclusão, a concentração notificada conferirá uma posição dominante à TotalFina/Elf no mercado do transporte de produtos refinados por oleoduto no norte da França.

4.2.3. **Efeitos da concentração no mercado do transporte de produtos refinados por oleoduto no sul da França**

— *Efeitos da concentração na concorrência no âmbito dos oleodutos*

S P M R

(144) Este oleoduto será controlado até 51,6 % pela TotalFina/ /Elf após a operação de concentração. A Elf e a TotalFina possuem respectivamente 32,5 % e 14,1 % do capital e a Trapil, que será controlado pela TotalFina/Elf, detém 5 %. A participação total daí resultante conferirá à nova entidade um direito de veto sobre a gestão do SPMR e por conseguinte uma forma de controlo. Com efeito, as decisões são aí tomadas por maioria de dois terços.

(145) A exploração do SPMR foi confiada à Trapil por um período indeterminado (pré-aviso de três anos). Os principais accionistas da Trapil e do SPMR elaboraram um projecto para realizar sinergias a fim de reduzir os seus custos de gestão.

(146) O SPMR é ocasionalmente objecto de contingentação, o que pode reduzir os volumes até 50 %. Estas contingentações ocorrem nomeadamente na sequência de saturações pontuais aquando de pedidos muito significativos de fuelóleo doméstico em períodos de grandes frios e tendo em conta problemas de fragilidade das instalações. A afectação dos volumes é então calculada em função do volume transportado pela pessoa em causa durante os três anos precedentes e exerce-se por conseguinte em benefício dos grandes refinadores, principais utilizadores «históricos» dessas instalações e à custa das GMS e doutros independentes.

(147) Os planos de acção da TotalFina dão conta destas rupturas de abastecimento [...].

(148) Após a operação notificada, a SPMR seria controlada pela TotalFina/Elf e os seus incentivos viriam a ser alinhados pelos do seu accionista principal. O mesmo aconteceria com os interesses dos outros accionistas. Antes da operação, e no que diz respeito à gestão da empresa, os diferentes refinadores presentes no capital do SPMR deviam chegar a um compromisso entre os seus objectivos próprios e nomeadamente ter em conta a presença não negligenciável da Elf, que não era refinador na lagoa de Berre. Após a operação e graças à sua posição preponderante no capital do SPMR e do seu controlo sobre a sua gestão bem como graças ao seu controlo do único depósito de importação ligado ao oleoduto, o depósito DP Fos, a TotalFina/Elf estaria em condições de proceder a um aumento dos preços a nível dos revendedores de serviços de transporte de produtos refinados por oleoduto.

— *Efeitos da concentração na concorrência entre oleodutos*

(149) O ODC-Sul é actualmente pouco utilizado. É possível que a parte do oleoduto ODC-Sul que provém da lagoa de Berre (mas que não está ligado ao depósito DP Fos) que alimenta Estrasburgo seja modernizada na perspectiva do encerramento da refinaria de Reichstett. Não existe qualquer certeza quanto a este ponto, não podendo por conseguinte esta eventual modernização ser tomada em consideração no quadro da análise concorrencial na presente notificação.

(150) Em conclusão, a operação notificada conferirá uma posição dominante à TotalFina/Elf no mercado do transporte de produtos refinados por oleodutos no sul da França simultaneamente através do controlo do SPMR e da criação de um papel de líder no âmbito dos refinadores revendedores de serviços de transporte no SPMR.

4.2.4. **O controlo dos comissários do Governo**

(151) A TotalFina referiu que o agrupamento não permitirá ao novo grupo explorar os oleodutos em detrimento dos outros operadores do mercado, devido por um lado à regulamentação protectora que rege estes equipamentos de transporte (as deliberações dos Conselhos de Administração da Trapil, DMM e SPMR são efectuadas na presença de representantes do Estado francês que têm a responsabilidade e o poder de fazer com que o interesse geral seja respeitado) e, por outro, as realidades económicas que regem o seu modo de funcionamento.

(152) A Comissão verifica que um poder de mercado pode exercer-se a níveis que não são da competência dos órgãos dirigentes e por conseguinte invisíveis aos comissários do Governo. Por exemplo, o controlo total do transporte por oleoduto pode impedir a criação por parte dos operadores independentes de eventuais novos produtos ou de produtos específicos (por exemplo, exigindo um transporte diferenciado para os produtos de marca) ou em período de mudança de especificações (actualmente, em França, substituição da super com chumbo por uma super sem chumbo 98 com aditivos).

(153) Finalmente, o controlo exercido pelos comissários do Governo em nada impede a liberdade de decisão dos operadores de oleodutos. Poderia deixar uma margem de manobra suficiente aos operadores dos oleodutos para exercerem um poder de mercado. A Comissão não poderá por conseguinte basear-se apenas na presença de comissários do Governo, que poderiam no máximo sancionar um eventual abuso que ocorresse após a criação ou o abuso de uma posição dominante, para excluir a criação ou o reforço de uma posição dominante.

4.3. *Conclusão*

(154) A operação notificada eliminará a concorrência susceptível de existir no âmbito do oleoduto Trapil. O mesmo acontece no que diz respeito à concorrência entre os diferentes oleodutos da parte norte da França. Por exemplo, o DMM entra em concorrência marginal com o Trapil para o abastecimento da região parisiense e a região de Mans, Tours e Orléans. Do mesmo modo, o DMM entra em concorrência com o ODC para abastecer o leste da França.

(155) Uma vez que a TotalFina/Elf tem o controlo das empresas que gerem o Trapil e o DMM, pode razoavelmente presumir-se que não será a partir de agora exercida entre estes dois oleodutos qualquer pressão concorrencial. Além disso, a chegada no capital da SFDM de um dos refinadores da Basse Seine só pode limitar os incentivos do gestor do DMM no sentido de exercer uma pressão concorrencial sobre o equipamento principal de escoamento dos produtos refinados saídos do complexo da refinaria do vale do Sena.

(156) A operação notificada conduz por conseguinte à criação de uma posição dominante detida pela TotalFina/Elf nos mercados do transporte de produtos refinados através de oleodutos nas metades norte e sul da França.

5. A VENDA DE COMBUSTÍVEIS NAS AUTO-ESTRADAS

5.1. *O mercado relevante*

5.1.1. **Mercado do produto: as estações de serviço nas auto-estradas constituem um mercado distinto do da venda de combustíveis fora das auto-estradas**

— *Introdução*

(157) As vendas a retalho de combustível incluem as vendas de combustíveis aos automobilistas nas auto-estradas. Trata-se principalmente de gasolina e de gasóleo. Do lado da procura, não existe qualquer substituibilidade entre estes dois produtos, uma vez que os automobilistas devem utilizar o tipo de combustível compatível com o seu veículo. A nível da distribuição, os dois produtos encontram-se sempre disponíveis num mesmo ponto de venda. Para além disso, as quotas de mercado relativamente a cada tipo de combustível coincidem mais ou menos com as quotas de mercado cumuladas. Por conseguinte, para efeitos do presente processo, os mercados dos produtos em causa no canal da venda a retalho referem-se à venda a retalho de combustíveis no seu conjunto.

(158) Existem várias categorias de vias de circulação rápida em França, tais como as auto-estradas concessionadas ou com portagem, as auto-estradas que não são objecto de qualquer concessão do Estado, as auto-estradas periféricas ou finalmente algumas estradas nacionais. As primeiras são objecto de concessão a empresas, cujas actividades consistem em construir e explorar auto-estradas, em troca de poderem nomeadamente cobrar um direito de passagem (portagem) aos automobilistas utilizadores. As auto-estradas francesas pertencem quer ao Estado, quer às autarquias locais, quer, no todo ou em parte, a empresas privadas ou de economia mista. Estas últimas têm o direito de construir e explorar auto-estradas ao abrigo de «concessões» que lhes são concedidas pelas autoridades nacionais ou locais. Concedem por sua vez concessões a retalhistas no sector dos combustíveis para a exploração das estações de serviço. As concessões de auto-estradas dizem respeito a períodos entre 15 e 30 anos, mas as que são concedidas directamente pelo Estado ou pelas autarquias locais são-no igualmente por 30 anos.

(159) Há que estabelecer uma distinção do mercado da venda de combustíveis através da rede de estações de serviço, consoante as estações de serviço se encontrem situadas nas auto-estradas ou fora das auto-estradas. Com efeito, esta distinção é necessária tendo em conta diferenças significativas das condições de concorrência que caracterizam a venda de combustíveis pelas duas categorias de estações de serviço.

(160) A TotalFina considera que a venda a retalho de combustível nas auto-estradas francesas não constitui um mercado distinto do da distribuição de combustível fora das auto-estradas. A TotalFina alega que os consumidores poderiam sempre proceder a uma escolha real entre as estações de serviço situadas na auto-estrada e as situadas fora da auto-estrada. Os veículos têm uma autonomia superior a 600 km, que deve ser comparada com a distância média percorrida na auto-estrada da ordem dos 100 km. Do mesmo modo, o tráfego nas auto-estradas seria constantemente renovado com entradas e saídas em média de 30 em 30 km. Os automobilistas estariam sempre em condições de se abastecer fora da auto-estrada, independentemente do seu trajecto. Estes

factores traduzir-se-iam por uma permeabilidade das auto-estradas face ao sector de fora das auto-estradas, uma taxa de frequência muito reduzida ([...] do tráfego) das estações de serviço nas auto-estradas e uma redução dos volumes vendidos nas auto-estradas. Para além disso, em França, os automobilistas, quando não são utilizadores frequentes de uma parte da auto-estrada, são regularmente informados, através de anúncios especiais, das diferenças de preços entre as estações situadas na auto-estrada e nas outras estradas.

— *As diferenças de preços indicam mercados distintos*

(161) Segundo os dados fornecidos pela TotalFina, os preços dos combustíveis praticados nas auto-estradas para a gasolina sem chumbo 98 são superiores em [...] (média no período compreendido entre 1 de Janeiro de 1998 e 30 de Setembro de 1999) aos praticados fora das auto-estradas. Esta diferença de preços não reflecte no entanto a diferença dos preços médios no mercado, uma vez que se baseia nos preços facturados pela TotalFina. Uma comparação dos preços facturados pela TotalFina nas auto-estradas (que são representativos dos preços facturados) com os facturados pelas GMS fora da auto-estrada indica pelo contrário uma diferença média da ordem dos [...] no mesmo período. Uma comparação dos preços médios de todas as marcas na auto-estrada com os preços médios de todas as marcas fora da auto-estrada apresenta preços superiores em [...] aos praticados fora da auto-estrada relativamente a 1998 (contra [...] em 1997 e [...] em 1996).

(162) Na sua resposta à comunicação de acusações, a TotalFina explica que a Comissão não se poderia basear apenas numa diferença de preços para definir um mercado autónomo, tanto mais que as diferenças de preços entre as estações de serviço na auto-estrada e fora dela seriam as mesmas do que as existentes entre as estações de serviço existentes fora das auto-estradas. Em 1998, os preços médios facturados pela TotalFina (o refinador que apresenta os preços médios mais elevados) fora da auto-estrada eram superiores em [...] aos preços médios das GMS e em [...] relativamente à média dos preços fora da auto-estrada, mas inferiores em [...] aos preços médios de todas as marcas nas auto-estradas. Esta afirmação não é convincente. Em primeiro lugar, tal como a presente decisão explica, a diferença entre os preços praticados fora das auto-estradas e nas auto-estradas resulta das diferentes condições do encontro entre a oferta e a procura. A comparação das diferenças de preços, tal como proposta pela TotalFina, não é relevante na medida em que fora das auto-estradas não existe continuidade geográfica entre as estações de serviço com um preço mais elevado como existe nas auto-estradas.

(163) Ainda que em parte justificada por encargos muito elevados suportados pelos operadores (nomeadamente devido a uma taxa a pagar à empresa concessionária, bem como obrigações de abertura contínua, de prestação de serviços adicionais, etc.), esta diferença de preços não poderá ser duradoura se as estações de serviço nas auto-estradas se encontrarem em concorrência real com outras estações próximas da auto-estrada. Com efeito, se o consumidor tivesse uma escolha real entre as duas possibilidades alternativas de abastecimento, os preços alinhar-se-iam por um preço único de mercado, que reflectiria tanto a oferta das estações de serviço na auto-estrada como a das estações de serviço fora da auto-estrada.

(164) Do mesmo modo, uma análise das relações entre variações diárias ou semanais de preços entre as médias fornecidas pela TotalFina fora da auto-estrada e na auto-estrada para o período compreendido entre 1 de Janeiro de 1998 e 30 de Setembro de 1999 não revela qualquer correlação ou apenas uma correlação muito reduzida [...] tendo em conta a uniformidade dos preços por grosso para esta actividade de distribuição. Os preços fora da auto-estrada tiveram tendência para se ajustarem mais rapidamente às reduções do Platt's durante 1998 do que os das auto-estradas. A diferença entre os preços médios sem impostos para a gasolina sem chumbo 98 passou de [...] cêntimos por litro em Janeiro de 98 para [...] cêntimos em Dezembro de 1998. Inversamente, a subida consecutiva das cotações Platt's não foi acompanhada por uma redução desta diferença que era de [...] cêntimos em Setembro de 1999.

(165) Finalmente, a existência de diferenças de preços importantes entre a venda de combustíveis nas auto-estradas em geral e a venda de combustíveis fora das auto-estradas é reconhecida nos cadernos de encargos das Direcções Departamentais do Equipamento (DDE). As DDE são as autoridades concessionárias para a concessão de estações de serviço nas auto-estradas não concessionadas. [...]

— *A procura de combustíveis nas auto-estradas obedece a parâmetros diferentes da procura de combustíveis fora da auto-estrada*

(166) Uma análise do consumo médio fora das auto-estradas e nas auto-estradas (ver quadro *infra*) revela tendências idênticas em relação à venda de combustíveis nas e fora das auto-estradas. Não é por conseguinte evidente que exista aí realmente, tal como a TotalFina refere, uma transferência da procura para as estações de serviço fora da auto-estrada. Por essa razão, este argumento não é relevante para demonstrar que as duas categorias de estações de serviço estão em concorrência entre si.

	1994	1995	1996	1997	1998
Volume vendido nas auto-estradas (kt)					
— Gasolinas	908	852	799	788	781
— Gasóleo	1 449	1 519	1 509	1 587	1 684
	2 357	2 371	2 308	2 375	2 465
Vendas a retalho (kt)					
— Gasolinas	16 122	15 379	14 738	14 377	14 289
— Gasóleo	15 649	16 532	17 139	18 118	19 005
	31 771	31 911	31 877	32 495	33 294

(167) Na sua resposta à comunicação de acusações, a TotalFina forneceu outras séries de dados que revelariam segundo a sua opinião que as vendas de combustíveis na auto-estrada não acompanharam o aumento do número de quilómetros percorridos na auto-estrada. Segundo a TotalFina, esta evolução explicar-se-ia pela concorrência exercida pelas GMS que conquistariam vendas em detrimento das estações de serviço na auto-estrada. Ora, esta explicação ignora a evolução da natureza do tráfego nas auto-estradas que assiste a uma diminuição do consumo unitário e a um aumento da parte do trânsito de curta distância.

(168) A procura de combustíveis na auto-estrada parece dar resposta a outros parâmetros que não a procura de combustíveis fora da auto-estrada. Os automobilistas utilizam a auto-estrada a fim de beneficiarem da rapidez do tráfego, bem como de qualquer outro serviço integrado na estrutura de exploração de uma auto-estrada, tal como o abastecimento de combustíveis, a restauração, o repouso, etc. Uma consequência desta escolha é uma menor sensibilidade aos preços dos combustíveis. O facto de pagar uma portagem reforça certamente a sua reticência de perder tempo para procurar uma estação de serviço menos cara fora da auto-estrada, mas não constitui um factor determinante. Existem pois razões para estabelecer uma distinção entre estações de serviço na auto-estrada consoante a presença de portagem ou não (pelas mesmas razões a autoridade de concorrência alemã considerou no passado que as auto-estradas alemãs, ainda que não estando sujeitas a portagem, constituíam um mercado distinto do resto do mercado da distribuição de combustíveis). [...]

(169) Na sua resposta à comunicação de acusações, a TotalFina insistiu no facto de a procura exercer uma livre escolha parando para se abastecer de combustíveis numa estação de serviço na auto-estrada, uma vez que poderia da mesma forma abastecer-se fora da auto-estrada. [...]

(170) Assim, a TotalFina, ao explicar que apenas uma parte reduzida dos utilizadores se abastece de combustível na auto-estrada e que esta escolha se baseia apenas muito parcialmente no nível dos preços, limita-se a sublinhar o carácter distinto da procura em relação à procura de combustíveis fora da auto-estrada.

(171) A natureza distinta da procura de combustível na auto-estrada está igualmente associada ao seu carácter sazonal. Uma parte importante das vendas anuais nas auto-estradas francesas realiza-se durante os meses de férias. No que diz respeito nomeadamente ao consumo de gasolina, os dois meses de Julho e Agosto representam por si só mais de 30 % das vendas (20 % para as estações de serviço fora da auto-estrada). Este rácio passa para cerca de 50 % das vendas anuais se acrescentarmos os meses de Abril e de Maio. Ainda que menos pronunciada, esta tendência é igualmente observada em relação ao gasóleo. De uma forma geral, todos os meses que incluem períodos de férias registam vendas mais elevadas.

— *Condições distintas de entrada no mercado e de concorrência*

(172) Os operadores das estações de serviço nas auto-estradas objecto de concessão são, na sua grande maioria, empresas petrolíferas de refinação, verticalmente integradas, que vendem os seus combustíveis sob as suas marcas próprias. Os refinadores são simultaneamente proprietários e frequentemente operadores das estações de serviço nas auto-estradas. De qualquer modo, têm um controlo absoluto e centralizado da política comercial das suas estações de serviço nas auto-estradas no que diz respeito à venda de combustíveis. A gestão das estações de serviço das auto-estradas parece ser diferente da gestão das estações de serviço fora das auto-estradas. [...]

(173) [...]

(174) São seis as marcas de refinadores presentes nas auto-estradas francesas (TotalFina, Elf, Shell, BP, Esso e Agip). Em toda a rede francesa de auto-estradas, apenas três operadores não refinadores conseguiram estabelecer-se, ou seja, dois independentes (a Dyneff e a Avia) e uma GMS (Leclerc). Representam menos de 2 % das estações de serviço e dos volumes. A diferença em relação à estrutura da oferta fora da auto-estrada é considerável. Com efeito, para além da presença das GMS, que constituem mais de metade do mercado da venda de combustíveis, muitos outros operadores refinadores ou independentes encontram-se aí activos. Assim, a TotalFina, em todos os documentos internos fornecidos à Comissão relativos à venda retalhista de combustíveis, tem o cuidado de calcular a diferença de preços média em relação às GMS no que diz respeito aos seus preços de fora da auto-estrada.

(175) Há que igualmente referir que as condições de entrada no mercado das auto-estradas são sensivelmente diferentes das do mercado fora da auto-estrada. A fim de explorar uma estação de serviço na auto-estrada, deve obter-se uma autorização, sob a forma de subconcessão, junto da empresa responsável pela gestão da auto-estrada (ou directamente junto do Estado em relação às auto-estradas não objecto de concessão). Para o efeito, são lançados concursos e são atribuídas localizações em função da capacidade do candidato dar resposta a um caderno de encargos específico. Por outro lado, na sequência de um acordo concluído em 1992 entre a Union Française des Industries Pétrolières e a Union des Sociétés d'Autoroutes à Péages, existe a possibilidade de os actuais exploradores de estações de serviço das auto-estradas prorrogarem a sua concessão em função de diferentes compromissos financeiros destes últimos no que diz respeito à organização dos locais explorados. Esta disposição poderá eternizar determinadas concessões limitando desta forma ainda mais o acesso de novos candidatos a este mercado.

— *Conclusão*

(176) Resulta dos acontecimentos referidos anteriormente, que existe uma procura distinta para os combustíveis nas auto-estradas cujas características são diferentes das da procura fora das auto-estradas e que a oferta de combustíveis nas auto-estradas não é limitada pela oferta de combustíveis fora das auto-estradas. As diferenças de preços significativas e duradouras entre os combustíveis vendidos fora das auto-estradas e nas auto-estradas confirmam esta conclusão. O mercado do produto relevante é por conseguinte o da venda de combustíveis nas auto-estradas.

5.1.2. **Mercado geográfico: existe uma substituibilidade em cadeia entre estações de serviço em cada auto-estrada**

(177) A TotalFina explica que a análise das condições de concorrência nas auto-estradas deve efectuar-se por troço de 100 a 150 km. A TotalFina baseia-se na decisão Total/Petrofina para apresentar o seu ponto de vista. Omite no entanto que a definição geográfica do mercado foi deixada em aberto. Por outro lado, a decisão com base no artigo 8.º do regulamento das concentrações no processo Exxon/Mobil adopta uma definição que abrange o conjunto das auto-estradas com portagem.

(178) A análise proposta pela TotalFina é artificial, uma vez que não reflecte o efeito de dominó ou de cadeia de uma estação de serviço para outra. A distância média entre duas estações de serviço nas auto-estradas é de cerca de 40 km. Resulta das informações fornecidas pela TotalFina que as estações de serviço com a marca «Total» [...]. O facto de cada estação proceder a uma tal listagem constitui por sua vez um dos elementos que militam a favor de uma definição de mercado que inclua pelo menos a totalidade das estações de serviço numa auto-estrada.

(179) A TotalFina considera que as estações de serviço de auto-estrada se encontram em troços de auto-estrada concessionados, em que os automobilistas não tiveram ainda que pagar um direito de portagem, não estão sujeitas às mesmas restrições concorrenciais que as situadas em troços consecutivos ao local de portagem.

(180) Enquanto estes dados não se encontravam disponíveis nos processos anteriores, a TotalFina apresentou as listagens semanais de preços facturados pelas estações concorrentes nas auto-estradas bem como pelas suas próprias estações de serviço. Após leitura destes dados, o argumento utilizado no processo Exxon/Mobil, que se centrava nos troços de auto-estrada situados entre portagens, pode ser afinada. Os preços facturados pelas estações de serviço consecutivas às portagens não apresentam variações significativas em relação aos preços das outras estações de serviço nas auto-estradas.

(181) As únicas excepções que surgem na leitura dos preços médios facturados são as seguintes estações de serviço: [...]. Estas estações de serviço encontram-se provavelmente inseridas em troços de auto-estrada que são essencialmente utilizados para o trânsito diário. Por exemplo, a estação de serviço [...] identifica os preços da estação de serviço [...] situada do outro lado da auto-estrada e de duas estações de serviço na estrada nacional vizinha [...].

(182) É conveniente notar que as listas de preços indicam que as estações situadas em auto-estradas (ou troços de auto-estrada) que não são concessionadas [...] apresentam características de preços semelhantes às das estações de serviço situadas em auto-estradas concessionadas. Estas auto-estradas devem por conseguinte ser incluídas no mercado.

(183) Parece contudo que há que excluir do mercado relevante determinadas auto-estradas que apresentam preços próximos dos praticados no mercado fora da auto-estrada. No que diz respeito à maior parte, as auto-estradas encontram-se numa zona urbanizada como [...].

5.1.3. **Mercado geográfico: a maior parte das auto-estradas interseccionam-se, o que alarga o mercado praticamente à venda de combustíveis na totalidade da rede de auto-estradas em França**

(184) O quadro que se segue é ilustrativo do grau de interconexão entre as diferentes auto-estradas 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																					X										
A40												X	X													X															
A41											X			X																											
A42											X				X																										
A43												X					X																								
A46																										X						X									
A47																																X									
A48														X				X																							
A49																	X																								
A11																																					X		X		
A35									X																																
A36							X	X		X																															
A39							X	X	X																	X															
A8																						X	X		X							X				X					X
A50																							X																		
A51																																X				X					
A52																					X															X					
A55																																X									
A57																																				X					
A61																																									X
A62																												X													
A63																															X										
A64																														X											
A7																X		X								X															X
A71																												X					X	X							
A72																X																	X		X						
A75																																		X								X
A9																											X					X			X	X					
A10																																	X				X		X	X	X	

(185) O grau de interconexão entre auto-estradas dá origem a um efeito de cadeia que se estende de uma auto-estrada à outra. Deste modo, uma estação de serviço situada na proximidade de uma bifurcação entre duas auto-estradas tomará em consideração na determinação dos seus preços os preços facturados pelos seus concorrentes nos dois troços da bifurcação.

(186) Por exemplo, [...].

(187) Resta ainda acrescentar que as zonas urbanas que são atravessadas por auto-estradas através de periféricas ou de auto-estradas urbanas tais como Bordéus, Lyon, Marselha, Nantes e Paris podem constituir interrupções suficientemente importantes da rede de auto-estradas interurbana para que as condições de concorrência não sejam as mesmas entre, por exemplo, as auto-estradas que vêm de norte e as que chegam do sul. Tal é manifestamente o que acontece na região parisiense devido à intensidade do tráfego e ao seu âmbito. Não é certo que tal aconteça noutras zonas identificadas que têm um âmbito mais limitado e em que o tráfego é provavelmente mais importante.

(188) Em conclusão, existe um mercado único da venda de combustíveis nas auto-estradas em França. Inclui no mínimo as auto-estradas indicadas nos pontos i) a iii) *infra*. Mesmo partindo do princípio que as zonas urbanas constituem realmente uma fronteira natural entre as auto-estradas, o jogo das interconexões entre auto-estradas levaria então a definir três mercados relevantes possíveis em cada um dos quais existe uma cadeia de substituibilidade que dá origem a um mercado distinto. Estes conjuntos seriam os seguintes:

i) Normandia/Norte/Leste: A13, A16, A26, A28, A1, A2, A4, A5, A19, A6, A39, A36, A35, A40, A41 e A43;

ii) Oeste/Sul: A8, A11, A81, A10, A85, A83, A71, A72, A75, A9, A7, A46, A48, A49, A50, A52, A61, A62 e A20;

iii) Sudoeste: A63 e A64.

5.1.4. **Parte substancial do mercado comum**

(189) Cada um destes conjuntos constitui uma parte substancial do mercado comum. Em primeiro lugar, abrangem zonas do território francês geograficamente muito alargadas. Seguidamente, estão ligados individualmente às redes de auto-estradas dos Estados-Membros vizinhos. Revestem-se por conseguinte de uma importância primordial para as trocas comerciais de bens e para a circulação das pessoas no âmbito da União Europeia. Com efeito, 79 % das trocas comerciais da França por via terrestre são efectuadas através de estradas. O valor das mercadorias transportadas por estrada é da ordem dos 92 % das trocas comerciais com os outros Estados-Membros. Finalmente, ressalta de estatísticas gerais divulgadas pelo serviço de estudos técnicos das estradas e auto-estradas do Ministério do Equipamento, Transportes e Habitação que, em média, 10 % dos veículos ligeiros e 30 % dos veículos pesados que utilizam a rede de auto-estradas francesas são estrangeiros. Tal significa que a procura de combustível nas auto-estradas é provavelmente de natureza europeia independentemente da auto-estrada em causa.

5.2. ***Análise concorrencial***

(190) As considerações que se seguem centram-se numa definição de mercado nacional. Se, no entanto, os mercados geográficos acompanhassem os três grupos de auto-estradas que acabam de ser referidos, a mesma análise permaneceria válida. Com efeito, os níveis de concentração são relativamente semelhantes e os mesmos operadores encontram-se presentes em cada um dos três mercados.

5.2.1. **Situação actual da concorrência**

(191) Tal como foi referido na decisão Exxon/Mobil, o mercado da venda de combustíveis nas auto-estradas é claramente marcado por um défice concorrencial. Em primeiro lugar, a concorrência exerce-se essencialmente a nível dos preços. Existe pouca margem de manobra sobre os outros parâmetros da concorrência. Os combustíveis são produtos homogéneos com um reduzido grau de inovação tecnológica. Os volumes vendidos no mercado registam uma fraca variação. Seguidamente, é fácil para os operadores no mercado anteciparem e reagirem face às acções dos concorrentes. A oferta é muito concentrada. A informação sobre os preços está disponível quase imediatamente. Da mesma forma, os operadores neste mercado apresentam características semelhantes em termos de custos, de integração vertical e de presença no território francês. Finalmente, a procura é muito inelástica aos preços. A reunião destes factores conduz a uma estrutura de mercado propícia a preços supraconcorrenciais.

5.2.1.1. *Os preços constituem o único parâmetro de concorrência à disposição dos operadores no mercado*

(192) Existem poucos factores de diferenciação que não os preços entre os combustíveis oferecidos pelos operadores no mercado. O combustível é um bem fungível de uma natureza tal que os refinadores recorrem sistematicamente à prática de acordos de trocas comerciais para o abastecimento das suas estações de serviço.

(193) As empresas petrolíferas tentaram diferenciar as suas estações de serviço fora das auto-estradas mas tal aparentemente só tem um fraco impacto sobre a oferta nas auto-estradas devido aos cadernos de encargos semelhantes e exigentes das empresas concessionárias das auto-estradas.

(194) A venda a retalho de combustível é um mercado que se caracteriza por uma reduzida inovação técnica. O progresso técnico traduz-se por alterações progressivas e relativamente lentas introduzidas nos processos e nos produtos mais do que através de alterações bruscas e revolucionárias.

(195) A concorrência para a venda de combustíveis nas auto-estradas só pode por conseguinte exprimir-se na prática essencialmente em termos de preços.

5.2.1.2. *Incentivos reduzidos a entrar em concorrência a nível dos preços*

(196) Tal como a TotalFina refere, a procura de combustíveis nas auto-estradas em França está relativamente estagnada. Resulta desta verificação que os operadores neste mercado têm uma reduzida incerteza sobre a evolução do mercado e incentivos menores para entrar em concorrência a fim de captarem uma maior parte da procura futura.

(197) O quadro que se segue apresenta uma estimativa das quotas de mercado (em volume e em número de estações de serviço no conjunto das auto-estradas francesas) da TotalFina, da Elf e dos seus concorrentes relativamente a 1998.

	Número de estações	Quotas de mercado em número de estações	Quotas de mercado em volume
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 %]
Outros	[...]	[< 5 %]	[< 5 %]

(198) Devido ao carácter de longo prazo das concessões das estações de serviço, estes dados têm poucas possibilidades de variarem significativamente no futuro e variaram pouco em percentagem durante os últimos anos.

(199) Estes dados apresentam um índice de concentração antes da operação entre os quatro maiores retalhistas de cerca de 88 % com um índice HHI de 2 444. Estas duas medidas apresentam um mercado muito concentrado.

(200) Existem três categorias de operadores. Em primeiro lugar, a TotalFina é o líder com cerca de [30-40 %] de quota de mercado. [...] A segunda categoria agrupa a Elf, a Shell, a Esso e a BP/Mobil com quotas de mercado entre 10 % e 20 %. Finalmente, existem também pequenos operadores tais como a Agip (sete estações de serviço), a Avia (ito estações de serviço) ou a Dyneff (duas estações de serviço). [...].

(201) A forte concentração deste mercado cria uma interdependência entre os cinco principais operadores em que cada um pode controlar facilmente a política dos seus concorrentes. Esta supervisão realiza-se a dois níveis: entre as marcas e entre as estações de serviço vizinhas. [...].

(202) Existe uma grande transparência a nível dos preços. Os preços na bomba são divulgados e são facilmente visíveis nas auto-estradas. Uma concorrência através dos preços pode então dar origem a um ajustamento rápido por parte dos concorrentes.

(203) Os incentivos para entrar em concorrência através dos preços são igualmente limitados por uma certa homogeneidade dos custos. Os custos de uma estação de serviço na auto-estrada são relativamente homogéneos relativamente a uma outra. Trata-se de preços fora de rede a que vêm juntar-se os custos provocados pelos

cadernos de encargos do concessionário. Ora os cadernos de encargos dos concessionários são sistematicamente os mesmos numa mesma auto-estrada e registam apenas pequenas variações de auto-estrada para auto-estrada. Assim, os custos de cada um dos concorrentes podem ser estimados bastante facilmente. É então mais fácil para os operadores no mercado anteciparem a reacção dos concorrentes a uma acção no mercado.

(204) Note-se que todos os principais operadores presentes no mercado da venda de combustíveis nas auto-estradas são verticalmente integrados. Para além das estações de serviço geridas pelos operadores não integrados Avia e Dyneff, existe apenas uma estação de serviço propriedade de uma GMS. Este grau idêntico de integração tem tendência para conferir às empresas métodos de decisão e de acção no mercado que são semelhantes e previsíveis e reforça os incentivos para limitar a concorrência a nível dos preços.

(205) Finalmente, há que sublinhar que devido à dimensão de cada uma das redes de estações de serviço na auto-estrada cada marca possui estações de serviço imediatamente antes ou depois das estações de serviço propriedade de cada um dos seus concorrentes. Uma política agressiva centrada num único troço de auto-estrada poderia dar origem a represálias em qualquer outro troço de auto-estrada.

(206) Os reduzidos incentivos para entrar em concorrência através dos preços são ainda mais atenuados pela inelasticidade da procura face aos preços. De um ponto de vista geral, é reconhecido que o consumo de combustíveis é pouco afectado pela evolução dos preços. Quanto às estações de serviço das auto-estradas, tal como foi sublinhado anteriormente, os motivos de paragem numa estação de serviço são múltiplos e o nível dos preços do combustível figura em igualdade de circunstâncias com a satisfação de outras necessidades (repouso, alimentação, etc.). [...].

5.2.1.3. *Obstáculos à entrada no mercado — Ausência de concorrência potencial*

(207) A entrada no mercado depende da oferta de novas concessões por parte dos gestores de auto-estradas. É muito improvável que sejam criados novos espaços nas auto-estradas existentes. Para além disso, a maior parte das concessões terminam após 2005. Deste modo, a TotalFina e a Elf deveriam ver as suas concessões chegar a termo em relação a [...] das suas estações ([...] em número). Deve notar-se que os acordos concluídos entre as empresas concessionárias das auto-estradas e as empresas petrolíferas em 1992 permitem que as suas subconcessões sejam automaticamente prorrogadas se investirem na estação de serviço da auto-estrada em causa. A TotalFina utilizou esta possibilidade em relação a [...] das suas estações de serviço (ou seja, [...]) entre 1993 e 1999. A TotalFina explica que estes acordos estariam em vias de renegociação. O resultado final destas negociações não é no entanto garantido. Para além do mais, a TotalFina alega que mesmo que os acordos continuassem em vigor, manter todas as estações que chegam ao termo em 2005 exigiria investimentos substanciais. Recorde-se ainda que tais investimentos apresentariam taxas de retorno significativas e garantiriam a manutenção de uma posição de mercado da TotalFina/Elf.

(208) As únicas novas estações de serviço que são criadas são-no em troços de auto-estrada recentemente inaugurados. Nos últimos cinco anos (de 1995 a 1999) verificaram-se 33 concursos lançados e concluídos por gestores de auto-estradas dos quais 11 não deram qualquer resultado ou foram adiados. Tal representa um aumento anual do número de estações de serviço na auto-estrada de menos de 1,5 %. O aumento em termos de volume é menor, uma vez que as novas estações de serviço estão em geral situadas em eixos em que o tráfego aguardado é menos importante do que nos eixos existentes. É necessário em geral um ou dois anos para concluir a construção de uma estação de serviço de auto-estrada, contando o tempo necessário para a obtenção das autorizações e para o desenvolvimento dos processos de concurso.

(209) Devido à reduzida taxa de renovação das concessões, é pouco provável que novos candidatos, tais como as GMS, motor da concorrência no mercado dito fora da auto-estrada, entrem no mercado da auto-estradas. Com uma única excepção (a estação de serviço concessionada à Leclerc, que pratica aliás preços inferiores à média), nenhuma cadeia de supermercados se encontra actualmente presente nas auto-estradas francesas.

(210) Nos dez últimos anos, apenas três estações de serviço de auto-estradas foram atribuídas mediante concurso a empresas que não estavam presentes nas auto-estradas francesas antes de 1989. Uma foi atribuída à marca Leclerc (uma cadeia francesa de hipermercados) e as duas outras à Dyneff (um independente).

5.2.1.4. *Conclusão: um mercado já pouco concorrencial com a TotalFina como líder*

(211) A diferença de preços entre a estação de serviço da Leclerc e a média do mercado é sem dúvida a melhor ilustração do reduzido nível de concorrência existente actualmente no mercado da venda de combustíveis nas auto-estradas. Esta estação de serviço propõe a gasolina sem chumbo 95 a cerca de [...] cêntimos menos (ou seja, [...] menos) que os preços oferecidos pelas estações que não se encontram directamente adjacentes, mas situadas na mesma auto-estrada. Este forte diferencial de preços não impede aparentemente esta estação de serviço de realizar lucros embora registe custos semelhantes aos das outras estações de serviço de auto-estrada. Estas diferenças de preços são ilustradas no quadro que se segue, que retoma os preços facturados por litro de gasolina sem chumbo 95 relativamente a cinco semanas em 1998/1999 no troço de auto-estrada A31 entre Beaune e Toul.

pk	Marca	Designação da estação de serviço	7.9- -13.9.1998	25.1- -31.1.1999	22.3- -28.3.1999	10.5- -16.5.1999	21.6- -27.6.1999	Média
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	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Rede	Média petrolíferas		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Rede	Média GMS		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Fontes: TotalFina no que diz respeito aos dados por estação de serviço e Opal no que diz respeito às médias petrolíferas e GMS nacionais.

(212) Estas diferenças de preços indicam que os preços na auto-estrada são provavelmente mais elevados do que numa situação puramente concorrencial. A TotalFina adianta que esta diferença de preços é unicamente explicada pelo facto de os custos relativos às estações de serviço serem mais elevados, da ordem de [...] cêntimos por litro de combustível em relação aos custos de uma estação de serviço fora da auto-estrada. Esta estimativa provém da UFIP (Union française de l'industrie pétrolière). Não explica totalmente o diferencial de preços verificado entre as estações de serviço na auto-estrada e fora da auto-estrada tal como ilustrado no quadro *supra*. Parece no entanto ser contrariada por um diferencial de custos fornecido pela TotalFina entre estações de serviço fora da auto-estrada e na auto-estrada que parece demonstrar uma vantagem em termos de custos e de margem a favor das estações de serviço da auto-estrada:

Diferencial auto-estrada/fora da auto-estrada em cêntimos por litro

Margem bruta	[...]
Custos variáveis	[...]
Margens líquidas	[...]
Custos fixos	[...]
Amortização	[...]
Receitas diversas	[...]

NB: Segundo a TotalFina, os valores positivos indicam um custo ou uma margem unitária mais elevada na rede de auto-estrada em relação à rede fora da auto-estrada.

(213) Na sua resposta à comunicação de acusações, a TotalFina contesta a validade destas duas estimativas explicando que não tomam em consideração certos elementos de custos e propõe uma avaliação do sobrecusto de exploração de estações de serviço nas auto-estradas até [...] cêntimos por litro (ttc). Esta avaliação continua no entanto a não explicar a dimensão da diferença de preços da ordem de [...] cêntimos entre a estação de serviço Leclerc, que é rentável, e as outras estações de serviço geridas por empresas petrolíferas na auto-estrada A31.

(214) Do mesmo modo, num documento interno, a TotalFina considera os retornos sobre o investimento para a construção de novas estações de serviço na auto-estrada ou para a renovação de respectivamente [...] e [...]. Esta taxa deve ser comparada com taxas de [...] e [...] para as estações de serviço Total situadas em grandes eixos ou em zona urbana e suburbana. [...]. A TotalFina indica na sua resposta à comunicação de acusações que as taxas de retorno sobre o investimento para a construção das últimas estações de serviço da auto-estrada [...]. Mesmo que tal se tivesse verificado (a TotalFina fornece apenas três exemplos de construção de estações de serviço fora da auto-estrada para o período 1997-1999), tal não retira no entanto nada à validade da verificação exposta *supra* de que as estações de serviço na auto-estrada são mais rentáveis do que as estações de serviço fora da auto-estrada.

(215) Tal como referido anteriormente, a TotalFina considera a sua posição como a de líder do mercado na venda de combustível. Esta posição distinta é flagrante no mercado da venda de combustíveis nas auto-estradas, em que a TotalFina é praticamente [...] mais importante do que o seu concorrente imediato, a Elf. O quadro que se segue, que resume os concursos realizados para a construção de novas estações de serviço nas auto-estradas durante os últimos cinco anos, é igualmente ilustrativo da posição da TotalFina. Dos 22 projectos que tiveram êxito, a Total preferiu não participar no concurso [...] ocasiões [...]. Das [...] vezes em que participou, foi seleccionada [...] vezes.

Período 1995-1999	Ganho		Rendibilidade insuficiente	Presença próxima	Participação
Infrutíferos/adiados	[...]		[...]	[...]	—
Total	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Fina	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Elf	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Shell	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Esso	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Avia	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
BP/Mobil	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

(216) Em conclusão, a situação actual da concorrência no mercado da venda de combustíveis nas auto-estradas é próxima de uma situação de domínio exercido unicamente ou conjuntamente pela TotalFina em que esta empresa desempenha o papel de líder.

5.2.2. **Situação resultante da concentração — Incidência da operação sobre a concorrência**

(217) A nova entidade terá uma presença significativa em todos os segmentos de auto-estrada que atravessam o território francês. O índice de concentração HHI passará de 2 444 para 4 004, o que indica um nível de concentração extremamente elevado. Globalmente, as suas quotas de mercado serão as que se seguem.

	Quotas de mercado em número de estações de serviço	Quotas de mercado em volume	
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 %]	[...]
Outra	[< 5 %]	[< 5 %]	[...]

(218) Para além da sua posição dominante nos mercados fora de rede no que diz respeito aos combustíveis e na cadeia logística petrolífera, a TotalFina/Elf beneficiará após a concentração de uma cobertura desigual em número de estações de serviço e de amplitude geográfica. Tal conferir-lhe-á meios para controlar de perto o comportamento de cada um dos seus concorrentes e, sendo caso disso, de os punir se optarem por desenvolver uma política de preços agressiva num determinado troço. Com efeito, cada um dos grandes operadores (BP, Esso e Shell) possuirá uma grande parte da suas estações de serviço na auto-estrada imediatamente adjacentes a uma estação do grupo TotalFina/Elf. Este aspecto é ilustrado pelo quadro que se segue, que contabiliza o número de estações de serviço num mesmo troço de auto-estrada por marca imediatamente adjacentes a uma estação de serviço TotalFina/Elf, situada entre duas estações da TotalFina/Elf ou imediatamente adjacente a duas estações de serviço TotalFina/Elf seguidas.

	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) A presença de estações de serviço repetidas e de estações intercaladas entre duas estações de serviço TotalFina/Elf permitirá a esta última centrar acções de represália contra um concorrente sem para tal afectar a actividade dos outros concorrentes. O exemplo dos preços facturados pela estação de serviço Leclerc demonstra que uma estação tem um impacto directo sobre os preços facturados pelas duas estações imediatamente adjacentes e mais especialmente sobre a estação de serviço seguinte. Deste modo, se um concorrente decidisse aumentar a concorrência através dos preços, não teria a certeza de ser seguido pelos outros e arriscar-se-ia a ver a TotalFina/Elf exercer represálias selectivas contra uma parte substancial das suas estações de serviço. Dada a dimensão da TotalFina/Elf em relação a cada um dos seus concorrentes [...], os custos de uma guerra de preços seriam repartidos de forma desigual em relação aos *cash flow* realizados pelas estações de serviço numa auto-estrada.

(220) Após a operação, a TotalFina/Elf teria incentivos fortes para aumentar os seus preços e/ou para diminuir a qualidade dos seus serviços. Em primeiro lugar, tal como foi referido anteriormente, a estrutura do mercado da venda de combustíveis nas estações de serviço nas auto-estradas é propícia a uma rigidez no sentido da descida e a uma fluidez no sentido do aumento dos preços. Seguidamente, teria meios para punir qualquer concorrente que não seguisse ou mesmo que se opusesse à sua política.

(221) Em resumo, a operação notificada daria origem a uma nova degradação significativa da estrutura da concorrência relativamente à venda de combustíveis nas auto-estradas francesas, sendo a concorrência aí já limitada. A operação TotalFina/Elf dá origem à criação de uma posição dominante neste mercado.

6. A VENDA DE COMBUSTÍVEIS PARA REACTORES

6.1. *Mercado relevante*

(222) O combustível utilizado para os motores (ou reactores) de avião é o querosene. Ainda que análogo ao querosene doméstico (utilizado para o aquecimento, em especial no Reino Unido), está sujeito a exigências rigorosas em matéria de resultados. Em decisões anteriores (BP/Mobil, Shell/Gulf Oil e Exxon/Mobil), a Comissão concluiu que os combustíveis para reactores constituíam um mercado do produto distinto do dos outros combustíveis (tais como a gasolina para veículos automóveis, o gasóleo ou o combustível para navios). A TotalFina apoia igualmente este ponto de vista.

(223) A parte notificante alega que os combustíveis para reactores constituem um mercado de dimensão europeia, dado que são vendidos no âmbito de concursos, para contratos de fornecimento mundiais concluídos pelas diferentes companhias aéreas, que exigem fornecedores que entreguem este produto nos diferentes aeroportos de todo o mundo. Para além disso, o preço é fixado com base nas cotações Platt's, de forma a que os preços dos combustíveis para reactores nos mercados da carga do mundo inteiro são muito aproximados.

(224) A Comissão considera que estes factos não permitem concluir pela existência de um único mercado, que seria de dimensão europeia. É necessário distinguir a produção dos combustíveis para reactores do fornecimento e da entrega dos combustíveis para reactores em locais determinados, podendo a infra-estrutura logística limitar o âmbito geográfico da concorrência.

(225) Mesmo que o preço à saída da refinaria e o preço nos mercados de carga sejam próximos, tal está associado à natureza do produto e a um alinhamento geral dos preços dos produtos petrolíferos refinados. Dada a tarificação uniforme das matérias-primas (petróleo bruto) e a estrutura mais ou menos uniforme à escala europeia dos custos de refinação e de transporte, pode esperar-se, tal como acontece com outros produtos petrolíferos refinados, que o preço dos combustíveis para reactores seja igualmente uniforme a nível europeu. Quando se trata, pelo contrário, do fornecimento de combustíveis para reactores a determinados aeroportos, o carácter europeu deste mercado diminui. Mesmo que seja verdadeiro que as companhias aéreas lançam concursos à escala mundial, não escolhem necessariamente um único e mesmo fornecedor para o seu abastecimento em todos os aeroportos que servem. Escolhem, pelo contrário, a empresa que apresenta a proposta mais interessante aeroporto a aeroporto, em função das vantagens relativas dos fornecimentos num determinado local.

(226) Para além disso, o preço a que é facturado o abastecimento dos aviões em combustível pode variar de contrato para contrato. Tal como o indica a parte notificante, à cotação Platt's o fornecedor deve acrescentar o preço do fornecimento a bordo do combustível para reactor, ou seja, da logística para encaminhar o produto até ao seu destinatário (encaminhamento do produto até ao aeroporto, armazenagem e colocação a bordo). Verificam-se então diferenças de preços de aeroporto para aeroporto, que se explicam pelo custo de colocação no local desde a refinaria ou desde o depósito de importação.

(227) O enquadramento concorrencial pode igualmente ser diferente entre aeroportos ou entre regiões. Estas diferenças são imputáveis principalmente à infra-estrutura de distribuição dos combustíveis para reactores destinados a diferentes aeroportos, que é em geral própria de cada aeroporto. Por esta razão os fornecedores devem não apenas produzir combustíveis para reactores para poderem ganhar contratos com companhias aéreas, mas igualmente ter acesso à infra-estrutura de distribuição e de abastecimento próprio de cada aeroporto para poder comercializar efectivamente o seu produto até ao ponto de distribuição final da cadeia de abastecimento, ou seja o abastecimento de um avião em combustível.

(228) Podem existir mercados limitados a um aeroporto determinado. Por essa razão, do lado da procura, se o preço do combustível para reactores aumentar num aeroporto, uma companhia aérea não tem condições para utilizar um outro aeroporto a fim de obter este mesmo combustível a um preço inferior, dadas as restrições que estão associadas à disponibilidade das faixas horárias. Do lado da oferta, a capacidade de uma companhia petrolífera deixar de abastecer um aeroporto para ir abastecer um outro depende do seu acesso à infra-estrutura logística. A sua substituibilidade do lado a oferta é por conseguinte também limitada.

(229) No caso em espécie, os dois mercados em causa são os aeroportos de Toulouse-Blagnac e de Lyon-Satolas. A TotalFina considera que estes dois aeroportos não constituem uma parte substancial do mercado comum.

(230) Estes dois aeroportos são respectivamente os terceiro e quarto aeroportos em tráfego de passageiros [18]. Servem zonas de grande concentração industrial, sendo Tou-

[18] Dados sobre o tráfego destes dois aeroportos (1998):
Toulouse: passageiros: 4 800 000; carga: 46 000 toneladas; movimentos: 97 000; destinos: 25 % do tráfego fora de França.
Lyon: passageiros: 5 221 221; carga: 40 000 toneladas; movimentos: 108 355; destinos: 38 % do tráfego fora de França.

louse o pólo da indústria aeronáutica europeia (por exemplo, Airbus ou Ariane), e Lyon a segunda maior cidade francesa e um centro industrial e financeiro importante. Os dois aeroportos asseguram uma cobertura geográfica ampla de regiões isoladas e desta forma são zonas de atracção de clientela alargadas. Com efeito, a zona de actividades comerciais do aeroporto de Toulouse abrange toda a região Midi-Pyrénées. O único aeroporto de dimensão comparável será o de Marselha que, no entanto, se situa a várias horas de Toulouse por estrada. O mesmo acontece com Lyon, que cobre uma zona geográfica alargada ao centro e ao sudeste da França. O único aeroporto de dimensão comparável é o de Genebra, na Suíça. Para além disso, Lyon-Satolas e Toulouse-Blagnac foram ambos incluídos na lista dos aeroportos a liberalizar prioritariamente pela directiva relativa aos serviços de assistência em escala [19]. Em aplicação desta directiva, a Comissão publica quatro listas de aeroportos abrangidos pelas obrigações de liberalização impostas pela directiva. Nela os aeroportos são classificados por ordem de importância. Tanto Lyon-Satolas como Toulouse-Blagnac estão incluídos na primeira categoria de aeroportos («aeroportos cujo tráfego anual é superior ou igual a três milhões de movimentos de passageiros ou 75 000 toneladas de carga»). A título de comparação, nesta categoria encontramos os aeroportos de Frankfurt-Main, de Paris, de Londres (Heathrow, Gatwick), de Amesterdão, de Bruxelas, de Roma e de Milão, etc. Pelas razões expostas *supra*, a Comissão considera que estes dois aeroportos constituem partes substanciais do mercado comum.

6.2. ***Análise do ponto de vista da concorrência***

(231) A parte notificante reconhece a importância de que se reveste o acesso à infra-estrutura de investimento de um aeroporto. Com efeito, em todos os grandes aeroportos, as armazenagens, as redes de oleodutos e os camiões que servem para a colocação a bordo são geridos por um ou vários agrupamentos («pools»), cujos membros são os fornecedores de combustíveis que investiram nestes meios logísticos, permitindo este agrupamento de serviços em comum reduzir os custos logísticos. Ainda que estes meios logísticos sejam em primeiro lugar utilizados pelos seus membros, a parte notificante alega que esta situação não restringe a oferta num mesmo aeroporto, na medida em que, ou os agrupamentos reúnem um grande número de operadores ou existem pelo menos dois agrupamentos que reúnem cada um dos operadores. Para além disso, na maior parte dos casos, existem cláusulas que fixam as condições de admissão de novos membros, desde que estes cumpram critérios objectivos de tecnicidade e solvabilidade.

(232) No aeroporto de Toulouse, a armazenagem do combustível para reactores e a sua colocação a bordo são geridas por um agrupamento de interesse económico denominado GAT (Groupement pour l'Avitaillement de Toulouse), do qual a TotalFina e a Elf são membros, cada uma até um nível de 50 %. Não existe qualquer outro agrupamento ou *pool* concorrente. Em 1998, a TotalFina e a Elf forneceram a totalidade dos volumes de combustíveis para reactores que passaram por este aeroporto ([...]). A operação proposta conduzirá à criação de um monopólio e aumentará os obstáculos à entrada de outros concorrentes potenciais.

(233) No aeroporto de Lyon, a armazenagem dos combustíveis para reactores e a sua colocação a bordo são geridas por um agrupamento de interesse económico denominado GALYS (Groupement pour l'Avitaillement de Lyon-Satolas), do qual a TotalFina e a Elf são membros, cada uma até um nível de 50 %. Não existe qualquer outro agrupamento ou *pool* concorrente. Em 1998, a TotalFina e a Elf forneceram a totalidade dos volumes de combustíveis para reactores que passaram por este aeroporto ([...]). A operação proposta conduzirá à criação de um monopólio e aumentará os obstáculos à entrada de outros concorrentes potenciais.

(234) A parte notificante sublinha que a operação não criará nem reforçará uma posição dominante nestes dois aeroportos, devido às alterações introduzidas nos contratos constitutivos dos dois agrupamentos, GAT e GALYS, em que as condições de admissão de novos membros foram definidas (ver pontos anteriores). O acesso de terceiros seria desta forma garantido a qualquer concorrente que apresentasse o seu pedido e que satisfizesse as condições objectivas de tecnicidade e de solvabilidade. Ainda que nenhum concorrente se tenha manifestado no aeroporto de Lyon, a parte notificante refere um pedido da Mobil, em Julho de 1999, no aeroporto de Toulouse.

(235) Ora, as cláusulas alteradas dos contratos constitutivos dos agrupamentos não impedem que, em consequência da operação notificada, a TotalFina/Elf adquira uma posição dominante nestes dois aeroportos. É a criação, em si mesma, de uma tal posição que o regulamento das concentrações pretende impedir. A aplicação deste dispositivo não é afectada pela consideração, desenvolvida na argumentação da parte notificante, que as referidas cláusulas possam limitar as possibilidades da nova entidade de abusar da sua posição dominante.

6.3. ***Conclusão***

(236) A Comissão considera por conseguinte que a concentração dará origem à criação de uma posição dominante monopolista no mercado do abastecimento em combustíveis para reactores dos aeroportos de Toulouse-Blagnac e de Lyon-Satolas.

[19] Directiva 96/67/CE do Conselho, de 15 de Outubro de 1996, relativa ao acesso ao mercado da assistência em escala nos aeroportos da Comunidade (JO L 272 de 25.10.1996, p. 32).

7. A VENDA DE GÁS DE PETRÓLEO LIQUEFEITO (GPL)

7.1. ***Mercado relevante***

7.1.1. **Mercado do produto**

(237) O gás de petróleo liquefeito (GPL) contém butano ou propano resultantes quer da refinação do petróleo quer do gás natural. Pode distinguir-se o GPL utilizado como combustível para efeitos de fornecimento de energia, por um lado, e o GPL utilizado como combustível automóvel (GPL-c), por outro. Estando o GPL-c incluído no mercado dos combustíveis, apenas o GPL utilizado como combustível será analisado na presente parte.

(238) Na produção global de uma refinaria, a produção de GPL representa entre 2 % e 4 %. Em França, dos 88 milhões de toneladas de produtos refinados saídos das refinarias francesas em 1998, 2,7 milhões de toneladas foram GPL (ou seja, 3,1 % da produção global).

— *Descrição do produto*

(239) O GPL agrupa dois produtos, o butano e o propano. Apesar de algumas diferenças técnicas (pressões diferentes e temperaturas de ebulição diferentes que determinam o modo de armazenagem e de acondicionamento), os dois produtos são substituíveis entre si no que diz respeito à maior parte das utilizações (à excepção do GPL-combustível para veículos automóveis, que é sempre uma mistura de propano e de butano). Por exemplo, o butano é utilizado para fins principalmente domésticos sob forma acondicionada (em garrafas) no aquecimento individual, na produção de água quente e na cozinha. É igualmente utilizado por grosso, para fins principalmente industriais, sendo a sua utilização doméstica limitada pelo facto de perder a sua natureza gasosa a uma temperatura inferior a 0°C. O propano é utilizado para fins domésticos idênticos e para a produção de energia no domínio profissional, tornado-o as suas características técnicas mais adaptado a uma distribuição por grosso (em cisternas), independentemente das condições climatéricas.

(240) Tendo em conta o seu carácter perigoso, a colocação no mercado, o transporte e a armazenagem de GPL são regulamentados quer a nível nacional quer europeu.

— *Meios de acondicionamento*

(241) Existem indicações susceptíveis de sublinhar que poderiam existir três mercados do GPL distintos. Estabelece-se uma distinção entre i) o GPL acondicionado, ii) o GPL vendido por grosso para utilização principalmente doméstica, e iii) o GPL por grosso para utilização profissional. Esta abordagem é aliás utilizada pelos próprios fornecedores de GPL. Estes três eventuais mercados são delimitados por distinções nos meios de distribuição, nas utilizações e nas quantidades consumidas.

(242) O GPL acondicionado é vendido em garrafas cujas dimensões podem ir de 5,5 a 35 quilogramas. É principalmente utilizado para usos domésticos: água, aquecimento, cozinha e trabalhos realizados em regime de «faça você mesmo». Pode ser igualmente utilizado para fins profissionais: por exemplo, para dentistas e profissões conexas, saneamento térmico, estanquicidade e obras públicas. O GPL acondicionado é vendido nas estações de serviço, nos grandes supermercados e através da rede tradicional (drogarias, mercearias, papelarias). A logística da distribuição do GPL em garrafa inclui centros de enchimento de garrafas (45 centros em França). Em França, o GPL acondicionado representa 25 % (0,81 milhões de toneladas) das vendas de GPL para todas as utilizações. As vendas de garrafas registam uma diminuição anual média da ordem dos 2 % a 3 %. Esta tendência resulta de dois movimentos contrários: uma redução das vendas do acondicionado butano (doméstico), um nível constante das vendas de acondicionado propano (profissional) e uma progressão das vendas de garrafas pequenas (6 kg), que constituem um novo produto destinado ao mercado da energia do lazer, da cozinha e do aquecimento individual.

(243) O GPL vendido por grosso para utilização principalmente doméstica (o denominado segmento do pequeno grosso) é fornecido em pequenas cisternas de 0,5 a 1,7 toneladas. Estas cisternas são colocadas à disposição de clientes cujo consumo anual não ultrapassa 12 toneladas. As cisternas, subterrâneas ou não, são colocadas em casa dos consumidores privados no exterior e a uma certa distância da sua casa. Este GPL é principalmente utilizado para o aquecimento, a cozinha e a água quente. O GPL em pequeno grosso é distribuído essencialmente através dos próprios operadores. As vendas de GPL de pequeno grosso em França elevam-se a 1,22 milhões de toneladas e representam 40 % das vendas de GPL para todas as utilizações. As vendas de GPL em pequeno grosso estão em progressão (+ 0,38 milhões de toneladas desde 1990).

(244) O GPL «por grosso profissional» (o denominado segmento do médio e grande grosso) é vendido em cisternas médias e grandes de 1,75 a 50 toneladas colocadas nas instalações dos industriais. O consumo anual do GPL «grosso profissional» é superior a 12 toneladas por cliente. O GPL «grosso profissional» é utilizado para a totalidade ou parte das seguintes utilizações: aquecimento de grandes locais, sector hoteleiro, restauração, processos industriais, regulação térmica de estufas, sector agroalimentar (secagem de cereais, tabaco, etc.), fornecimento de vapor, etc. O GPL em médio e grande grosso é distribuído pelos próprios operadores, que dispõem dos seus próprios vendedores e do seu próprio serviço à clientela. As vendas de GPL médio e grande grosso em França elevam-se a 1 milhão de toneladas e representam 30 % das vendas de GPL para todas as utilizações. As vendas de GPL em médio e grande grosso estão em progressão, ainda que menos acentuada do que no segmento do pequeno grosso (+ 0,10 milhões de toneladas desde 1990).

(245) Não é contudo necessário determinar se existe um mercado do GPL ou vários mercados distintos de GPL, em função do meio de acondicionamento ou da utilização final. A análise em termos de concorrência dos efeitos da concentração notificada não é afectada por esta distinção.

— *O GPL, um mercado do produto distinto*

(246) A TotalFina refere que o GPL não constitui um mercado do produto distinto, uma vez que existiria um certo número de produtos de substituição para o GPL. No que diz respeito à energia para o aquecimento e para a cozinha, a parte notificante identifica os combustíveis minerais sólidos (carvão, lenhite, madeira), o fuelóleo doméstico (FOD), o gás natural, a electricidade e as energias renováveis (energia solar). Quanto ao sector industrial, a parte notificante identifica o gás natural, a electricidade, os combustíveis minerais sólidos (carvão, lenhite) e o fuelóleo pesado.

(247) No entanto, nenhuma destas fontes de energia parece pertencer ao mesmo mercado do produto do GPL. Em primeiro lugar, é conveniente notar que as utilizações que correspondem ao GPL acondicionado não são muito apropriadas a uma conversão noutras fontes de energia, tal como o FOD. Os compradores de GPL em garrafa destinam esta energia a uma utilização específica (aquecimento individual, cozinha, trabalhos em regime de «faça você mesmo» — soldadura, etc.) a que o FOD não corresponde. Esta falta de substituibilidade provém da comodidade do acondicionamento do GPL mais do que os preços relativos ou do valor calorífico entre este último e as energias alternativas.

(248) A passagem de uma fonte de energia para outra pressupõe uma alteração importante das instalações (caldeira, mudança do queimador, compra de uma nova cisterna ou alteração da tubagem e armazenagem) e por conseguinte uma despesa elevada. Em caso de aumento de preço do GPL, os custos de passagem para uma outra fonte de energia não são, a curto prazo, compensados pelo aumento do GPL.

(249) Só uma passagem para o gás natural se pode efectuar bastante facilmente com regulações e custos razoáveis. No entanto, é necessário em primeiro lugar que a rede de gás natural atinja geograficamente a procura. No que se refere ao GPL em garrafa para uso doméstico (cozinha), existem em toda a França [...] de clientes do gás natural (GdF) contra [...] de clientes de GPL em garrafa [...]. É devido ao facto de a rede de gás natural não abranger o conjunto do território francês que existirá sempre uma procura distinta de GPL em França [20].

(250) As respostas dos diferentes utilizadores de GPL indicam o gás natural como a fonte alternativa de energia mais próxima do GPL, desde que seja possível ou previsível uma ligação à rede de gás natural. Por exemplo, para uma utilização agrícola (por exemplo, secagem de cereais), o GPL é utilizado, da mesma forma que o gás natural, uma vez que é a única forma de energia que permite utilizar directamente o ar da combustão no secador sem passar por um equipamento de troca de calor ar/ar. No sector vidreiro, siderúrgico e da cerâmica, a escolha do GPL (enquanto fonte de energia de secagem) é preferido à electricidade, cujo custo de utilização é cinco vezes superior, em relação ao fuelóleo pesado, uma vez que este é poluente e em relação ao gás natural quando este último não é distribuído pela GDF nos locais de produção. Um fabricante de embalagens de fibra celulósica (acondicionamento de frutos e garrafas) passou do fuelóleo pesado para o GPL por razões de limpeza e igualmente devido aos rendimentos energéticos reduzidos do fuelóleo pesado. No sector dos alojamentos colectivos, o GPL é utilizado nos sectores rurais não servidos por gás natural. Segundo as empresas de construção inquiridas, esta energia é utilizada, uma vez que é mais económica do que a electricidade, mais «limpa» e coloca menos problemas de abastecimento do que o FOD.

(251) O exemplo que se segue é ilustrativo da falta de concorrência imediata entre fontes alternativas de energia. [...].

(252) Uma análise da evolução dos preços do GPL demonstra tendências divergentes entre o GPL e as outras fontes de energia. Segundo dados fornecidos pela TotalFina, estes preços teriam sofrido as evoluções seguintes entre Dezembro de 1982 e Dezembro de 1998:

Cêntimos/kWh

	Dezembro de 1982	Dezembro de 1992	Dezembro de 1998
GPL	33,8	32,8	39,0
Gás natural	24,2	24,1	24,4
Electricidade	54,5	74,2	71,5

Fonte: ATEE, Fevereiro de 1999 — Formulário CO.

[20] A rede de distribuição do gás natural em França cobre 6 705 comunas (em cerca de 36 000). A Gaz de France prevê a ligação de 400 comunas suplementares por ano nos próximos três anos.

(253) Resulta assim que a diferença de preços entre o GPL e o gás natural aumentou durante os últimos 17 anos. Apesar deste aumento crescente, segundo a TotalFina, a clientela cisterna continua a aumentar e a clientela garrafa diminuiu apenas muito reduzidamente. A diferença é semelhante independentemente do GPL ser vendido para utilização doméstica ou profissional tal como o demonstra o quadro seguinte fornecido pela TotalFina.

(Cêntimos/KWh)

	Casas particulares (1999)	Grande indústria (1999)
Gás natural	24	7
Fuelóleo doméstico (FOD)	19	10
GPL	39	24
Electricidade	58	26

Fonte: ATEE, Fevereiro de 1999 — Formulário CO.

(254) O quadro que segue ilustra, em relação ao período de 1988-1998, os movimentos entre energias em casas particulares no caso de substituição dos sistemas de aquecimento central [...].

Energias	FOD	Gás	Electricidade	Carvão	GPL	Outros	Total
Antes da substituição	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Após a substituição	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Evolução	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Fonte: TotalFina — Centro de estudos e de investigação económica sobre a energia.

(255) Verifica-se uma taxa de substituição positiva a favor do GPL, mas igualmente do gás natural em rede. Pelo contrário, verifica-se uma taxa de substituição em detrimento de energias tais como o FOD, a electricidade ou o carvão. As «outras» fontes de energia incluem novas formas, tais como a energia solar.

(256) Um critério significativo do grau de concorrência que poderia existir entre fontes alternativas de energia é a correlação entre as variações dos preços destas diferentes fontes de energia. Se duas fontes alternativas de energia são substituíveis e, por conseguinte, pertencem ao mesmo mercado, um aumento de preços de uma deveria dar origem a uma reacção do preço da outra. Por outras palavras, se as duas fontes de energia pertencem ao mesmo mercado do produto, os seus preços relativos deveriam acompanhar os mesmos movimentos num determinado período de tempo. Nesse caso, existiria uma correlação entre as variações dos preços das duas fontes alternativas de energia.

(257) A análise de correlação da Comissão demonstrou no entanto que o GPL não pertence ao mesmo mercado do fuelóleo ou da electricidade [21]. Esta análise baseia-se nos preços do GPL, do fuelóleo e da electricidade (período: de Janeiro de 1995 a Julho de 1999) facturados a cinco categorias de clientes: clientes domésticos, sector terciário (hotelaria, administrações, etc.), pequena indústria, média indústria e grande indústria (fonte: «Os preços da energia», Association Technique Energie-Environnement). Estas categorias representam todas as formas de acondicionamento (grosso doméstico, grosso profissional, médio e grande grosso) e desta forma as diferentes quantidades de GPL fornecido. O quadro que se segue mostra os graus de correlação (R^2) verificados:

[21] Esta análise não considerou o gás natural, dado que este último seria razoavelmente um substituto do GPL (uma vez que menos caro), desde que a rede de gás atinja o cliente, tal como indicado *supra*.

Correlação entre o GPL, o fuelóleo e a electricidade

	GPL Doméstico	GPL Terciário	GPL Pequena indústria	GPL Média indústria	GPL Grande indústria
Fuelóleo	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Electricidade	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

(258) Os graus de correlação são muito reduzidos (mais reduzidos para a electricidade do que para o fuelóleo). Em resumo, tal significa que a política tarifária do GPL não é limitada pela das fontes alternativas de energia. Tal é um forte indício da existência de mercados distintos da energia.

(259) Uma análise da evolução das margens brutas realizadas no mercado do GPL demonstra uma tendência para um aumento que é difícil de explicar em presença de uma concorrência actual e efectiva por parte de outras fontes de energia.

Variação das margens brutas de GPL (1996-1998)

	Acondicionado		Pequeno grosso		Médio + grande grosso	
Parte notificante	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Grande concorrente 1	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Grande concorrente 2	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Pequeno concorrente	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Média indústria	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Fonte: Respostas aos questionários da Comissão.

(260) As margens brutas evoluíram positivamente durante os últimos três anos. Esta evolução, que diz respeito aos operadores de todas as dimensões, indica que os produtores de GPL não tiveram de adaptar os seus preços de venda ao cliente para fazer face à concorrência do fuelóleo ou de uma outra fonte de energia.

(261) Na sua resposta à comunicação de acusações, a TotalFina redefine os mercados relevantes segundo as utilizações que são feitas do GPL (cozinha, aquecimento doméstico, factor de produção no sector da petroquímica, fonte de energia para certas indústrias) e limita-se a demonstrar que, para cada uma destas utilizações, o GPL faz face a uma concorrência forte por parte de outras energias. Para além do mais, explica que os cálculos de correlação efectuados pela Comissão seriam falseados pela base mensal dos dados, enquanto contrariamente ao GPL e ao FOD, os preços da electricidade e do gás natural só variariam anualmente. Forneceu para além disso estimativas de elasticidades efectuadas a seu pedido [...].

(262) No que diz respeito à utilização para cozinha, o GPL seria substituível ao gás natural (nas zonas servidas pela rede) e à electricidade. No caso da substituição pelo gás natural, trata-se de situações em que o gás de rede se encontraria à porta do consumidor de GPL. A substituição do GPL pelo gás natural exige pequenos ajustamentos dos equipamentos electrodomésticos. Segundo a TotalFina, um aumento do preço relativo do GPL daria origem à celebração de contratos com a GdF (o gestor da rede de gás francês) em números suficientemente significativos para tornar o aumento de preços não rendível.

(263) No entanto, deve notar-se que este argumento só poderia ser válido na zona da França que é coberta pela rede de gás. Assim, a GdF baixou de forma consequente as suas tarifas durante 1999 enquanto os preços do GPL acondicionado tiveram pelo contrário tendência para aumentar no mesmo período. É pouco provável que uma diferença de preços, da ordem dos [...], entre o GPL acondicionado e o gás natural leve um consumidor a celebrar um contrato de gás natural junto da GdF.

(264) Por outro lado, a substituição pela electricidade dever-se-ia à combinação de dois factores. Por um lado, os lares estariam cada vez mais equipados com aparelhos que podem funcionar a GPL ou a electricidade (tal como um fogão com duas placas eléctricas e duas placas a GPL). Os consumidores poderiam então escolher entre o GPL e a electricidade segundo os seus preços relativos. Por outro lado, os aparelhos que funcionam a GPL seriam substituídos por aparelhos a electricidade.

(265) Nenhum destes dois argumentos parece convincente. Segundo um estudo [...], em zonas não servidas por gás, [...] dos lares são equipados com GPL ou GPL e electricidade, para a cozinha. Cada método de cozinhar tem as suas vantagens e os seus inconvenientes. Tal como a TotalFina explica, no que se refere à cozinha, o gás, em geral, apresenta inconvenientes de conforto e de segurança em relação à electricidade. Contudo, a utilização do gás para a cozinha inclui vantagens significativas em termos de custos. Por esta razão, mantém-se como a solução preferida por inúmeros lares, nomeadamente de fraco rendimento. A TotalFina explica igualmente que mais de um quarto dos lares utilizam equipamentos mistos que funcionam a GPL e a electricidade, concluindo que esses lares consumiriam mais electricidade do que GPL se os preços relativos variassem. No entanto, pode razoavelmente excluir-se que a maior parte dos consumidores sejam constantemente informados das diferenças de preços relativos (por unidade calorífica) entre o GPL e a electricidade e que procedam a opções em consequência da situação. O mesmo acontece com a escolha dos equipamentos. Segundo os documentos apresentados pela TotalFina, estas escolhas são feitas em primeiro lugar em função do montante do investimento e do conforto da utilização (rapidez, qualidade da cozedura, etc.). Finalmente, é conveniente sublinhar que o [...] considerou que a elasticidade cruzada entre o GPL para a cozinha e a electricidade seria da ordem dos [...]. Isto quer dizer que um aumento de preços de [...] daria origem a uma redução menos significativa das vendas e seria, por conseguinte, forçosamente rentável.

(266) Daí resulta por conseguinte que no que se refere à cozinha, o GPL acondicionado não faz parte do mesmo mercado relevante que o gás natural ou a electricidade.

(267) No que se refere ao GPL como fonte de aquecimento doméstico, a TotalFina apresentou inúmeros estudos que demonstrariam uma forte substituibilidade com o fuelóleo doméstico, a electricidade e a madeira. Esta substituibilidade ocorreria no momento de uma alteração do sistema de aquecimento e na escolha da fonte de energia para as habitações com várias fontes de aquecimento.

(268) No entanto, resulta dos estudos apresentados que i) a escolha de uma fonte de energia de aquecimento é condicionada pela instalação de um aquecimento central; ii) o momento da tomada da decisão da instalação ou da alteração de um sistema de aquecimento central depende pouco dos preços relativos das diferentes energias mas sim do problema do sistema anterior e do grau de poupança dos lares; e iii) quando uma habitação deve ser equipada com um sistema de aquecimento, os consumidores escolhem entre as diferentes fontes de energia e esta escolha depende nomeadamente dos preços relativos das diferentes energias. Segundo a TotalFina, se os preços do GPL aumentassem, [...] das habitações que teriam escolhido ser equipadas esse ano com GPL escolheriam uma outra instalação e por conseguinte uma outra fonte de energia. Esta estimativa apresenta diferenças estatísticas não negligenciáveis, mas mesmo que fosse aceite, o número de aquecimentos que devem ser substituídos ou instalados e que poderiam funcionar a GPL representa uma proporção reduzida ([...]) do parque total de casas aquecidas a GPL. Tal quer por conseguinte dizer que um aumento uniforme dos preços do GPL de [...] daria potencialmente origem a uma perda de clientela de uma máximo de [...] e seria, por conseguinte, rentável. Segundo a TotalFina, num período de três anos, tal equivaleria a uma perda de clientela de cerca de [...].

(269) Para além do mais, segundo a TotalFina, [...] das habitações aquecidas a GPL disporia de uma outra fonte de energia (como o carvão ou radiadores eléctricos). A TotalFina forneceu uma estimativa da elasticidade-preços da procura para o GPL até um nível de [...]. Deste modo, se os preços do GPL aumentassem, *ceteris paribus*, de [...], a procura de GPL baixaria [...].

(270) Em resumo, se os preços do GPL aumentassem [...], tal daria origem a uma perda máxima de vendas num horizonte de três anos de um máximo de [...]. Uma tal perda de vendas seria mais do que compensada pelo aumento dos lucros. Com efeito, o aumento dos lucros é mais do que proporcional ao aumento dos preços (pode considerar-se numa primeira abordagem que um aumento de preços vem alimentar totalmente os lucros). Dadas as hipóteses fornecidas pela TotalFina, seria necessário uma margem unitária superior a [...] para que um aumento de preços de [...] fosse não rentável. Ora, o rácio resultado de exploração por tonelada-preço de venda por tonelada da TotalFina era da ordem dos [...] em 1998.

(271) Quanto ao GPL em cisternas utilizado no sector petroquimico e na indústria, resulta dos estudos que a TotalFina apresentou que as variações relativas de preços entre o GPL e as outras fontes de energia não têm qualquer correlação. Por outro lado, um relatório do [...] relativo à utilização do GPL no sector petroquímico demonstra que um aumento de [...] do preço do GPL em

relação ao da nafta daria origem a uma baixa de [...] da relação GPL consumido sobre a nafta consumida. Este fraco impacto dever-se-ia às limitações técnicas das instalações de craqueamento a vapor. Com efeito, as proporções relativas de GPL, nafta e fuelóleo determinam as produções das instalações de craqueamento a vapor. As eventuais variações de GPL utilizado em relação a outras fontes de energia podem por conseguinte ser assim explicadas através das decisões de ajustamento da produção das instalações de craqueamento a vapor, independentemente dos seus preços relativos ou por escolhas a nível da oferta entre várias utilizações de GPL.

(272) Com base no que precede, pode concluir-se que o GPL constitui um mercado distinto das outras fontes de energia, com a eventual excepção do gás natural, cuja ligação prévia às instalações do cliente constitui uma condição para a sua substituibilidade.

7.1.2. **Mercado geográfico relevante**

(273) O mercado geográfico das vendas de GPL é nacional. O GPL é um produto que se transporta em geral em curtas distâncias. No entanto, as zonas de atracção de clientes a partir de depósitos ou centros de enchimento sobrepõem-se e afigura-se difícil isolar uma zona em relação às outras. Quanto ao mercado do GPL para utilização doméstica vendido em garrafa, no âmbito de um mesmo Estado-Membro os produtos são homogéneos e sujeitos a uma regulamentação uniforme. O mercado é dominado pelas redes de venda estabelecidas pelas empresas petrolíferas e as GMS. Os operadores destas redes praticam políticas de preços a nível nacional. No caso em espécie, o mercado geográfico em causa é a França. Tal como será explicado nos pontos seguintes, alguns operadores têm uma estrutura logística mais alargada do que outros, baseando-se estes últimos em contratos de trocas com os primeiros a fim de poder cobrir a totalidade do território.

7.2. *Funcionamento do mercado*

7.2.1. **Estrutura da oferta: os operadores no mercado**

(274) O número de intervenientes que operam actualmente no mercado do GPL eleva-se a sete. Trata-se, para além da TotalFina e da Elf, da Butagaz, da Primagaz, da Repsol, da Air Liquide e da Vitogaz. No que diz respeito à Air Liquide, [...]. A Vitogaz tem ligações financeiras com a Elf e a TotalFina. O capital da Vitogaz está repartido entre a TotalFina (34 %) e a Rubis (66 %). A Rubis é uma empresa em comandita que tem como principais accionistas [...] e [...]. As partes na concentração não possuem qualquer participação na Butagaz nem na Primagaz. As quotas de mercado dos diferentes operadores podem ser resumidas da seguinte forma:

Quotas de mercado GPL-França

GPL «Global»	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 %]

GPL «acondicionado»	1998
Elf Antargaz	[15-25 %]
Totalgaz	[15-25 %]
TotalFina-Elf	**[35-45 %]**
Butagaz	[30-40 %]
Primagaz	[10-20 %]
Outros (Vitogaz, Repsol, Air Liquide)	[< 5 %]

GPL vendas em pequeno grosso	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 %]
Outros	[< 5 %]

GPL vendas em médio e grande grosso	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 %]
Outros	[< 5 %]

Fonte: [...]

(275) Do mesmo modo, a TotalFina e a Elf estão fortemente presentes a nível da armazenagem e possuem depósitos de importação em todo o território francês. Estes depósitos são necessários a todos os operadores no mercado, uma vez que a França é estruturalmente importadora de propano. Deve notar-se que até ao momento os operadores no mercado concluíam acordos de troca entre depósitos de importação, depósitos de armazenagem e centros de enchimento para poderem cobrir a totalidade do território francês.

(276) Um cálculo da proporção das quantidades de armazenagem de importação detidas por cada operador apresenta valores semelhantes às quotas de mercado. O quadro *infra* apresenta a proporção do capital detido por cada uma das empresas presentes no mercado do GPL em termos de depósitos de importação.

Depósitos de importação

Depósitos	Capacidade (m^3)	TotalFina	Elf	Butagaz	Primagaz	Vitogaz
Norgal (vale do Sena)	60 000	26,4 %	52,7 %			20,9 %
Petit Couronne (vale do 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) (sul)	8 100		100 %			
Port la Nouvelle (2) (sul)	1 800			100 %		
Geogaz (sul)	300 000	26,2 %	16,7 %	25,2 %		
Lavéra (sul)	90 000				100 %	

Fonte: Formulário CO.

(277) A TotalFina e a Elf têm posições logísticas geograficamente complementares. Na sequência da concentração, a TotalFina/Elf adquirirá o controlo único dos depósitos de Norgal e de Cobogal e graças à junção dos depósitos no sul da França e na faixa atlântica, a empresa resultante da concentração possuirá uma cobertura geográfica a nível da logística que a torna autónoma dos seus concorrentes (ver *infra*).

(278) Finalmente, a TotalFina e a Elf têm fortes posições em termos de depósitos de distribuição e de centros de enchimento. As infra-estruturas de armazenagem do GPL nos depósitos de proximidade e de armazenagem nos centros de enchimento de garrafas são instrumentos importantes e necessários na medida em que permitem ao GPL — energia utilizada prioritariamente nos sectores residenciais, terciário e agrícola e na pequena indústria — estar disponível prioritariamente nos meios rurais e nas pequenas cidades, bem como nas zonas de actividades mais voltadas para o artesanato.

(279) A necessidade de passar por centros de armazenagem tem como consequência a existência de obstáculos importantes à entrada e à expansão no mercado. Assim, devido à percepção do carácter perigoso do GPL, existe uma regulamentação obrigatória a nível europeu e nacional, que torna muito improvável a construção de novos locais de armazenagem. Por conseguinte, seria muito oneroso para um agente económico penetrar no mercado do GPL e para um operador actual de aumentar a sua quota de mercado. Os últimos anos registaram relativamente a este aspecto um movimento de concentração em França no mercado do GPL.

7.2.2. **Estrutura da procura**

(280) A clientela GPL divide-se em duas categorias. A «clientela garrafa» inclui essencialmente particulares. A «clientela por grosso» subdivide-se ela própria entre particulares [...] e profissionais [...]. É conveniente notar que a venda de garrafas clássicas [22] regista um ligeira redução de 2 % por ano. Pelo contrário e sem ter em conta o aumento anunciado das vendas de GPL combustível, a venda em cisterna aumenta de 2 % a 3 % por ano e constitui, por conseguinte, uma perspectiva de crescimento.

7.3. ***Análise do ponto de vista da concorrência***

7.3.1. **Posição combinada da TotalFina e da Elf na venda de GPL**

(281) A aquisição da Elf pela TotalFina conduzirá à criação de uma posição dominante no ou nos mercados do GPL em França. Com efeito, com quotas de mercado em 1998 respectivamente de [15 %-25 %] e [15 %-25 %] a TotalFina e a Elf atingirão, uma vez reunidas, [40 %--50 %] a nível nacional. A isto há que acrescentar os [0 %-5 %] detidos pela Air Liquide. A TotalFina/Elf teria por conseguinte um controlo sobre cerca de [40 %--50 %] das vendas de GPL em França. Se examinarmos mercados distintos do GPL, a TotalFina/Elf teria [35 %--45 %] das vendas de GPL acondicionado, [40 %--50 %] das vendas de pequenas cisternas para utilização doméstica e [55 %-65 %] das vendas de grandes cisternas para utilização profissional. Mesmo que a quota de mercado combinada no domínio do GPL acondicionado fosse menor do que as quotas identificadas a nível dos dois tipos de «grosso», a entidade resultante da concentração poderá também neste domínio exercer um poder de mercado que se equipara a uma posição dominante tal como resulta das considerações expostas *infra*.

7.3.2. **Posição da TotalFina e da Elf no abastecimento em GPL**

— *Produção*

(282) A refinação francesa produziu em 1998 2,7 milhões de toneladas de GPL (cerca de 60 % de butano e 40 % de propano). Por outro lado, 0,1 milhões de toneladas é extraído do gás natural, essencialmente na zona de Lacq. O consumo total de GPL em França foi de 3,2 milhões de toneladas em 1998, das quais 1,4 milhões de toneladas de importações.

(283) Face à produção dos GPL das refinarias e à resultante da extracção terrestre em França, a TotalFina produz [30 %--40 %] da produção francesa e a Elf [10-20 %], ou seja, [50 %-60 %] em conjunto. Graças à sua posição geográfica e à sua rede de distribuidores, a nova entidade será a única a distribuir GPL em todo o território.

— *Armazenagem de importação*

(284) No que diz respeito à armazenagem de importação, é conveniente sublinhar que a TotalFina e a Elf dispõem em conjunto dos direitos sobre 44 % das capacidades totais dos nove locais de importação [...] e que a entidade resultante da concentração detém cinco dos nove locais de logística de importação.

(285) Entre estes locais de importação, pode citar-se o exemplo de Norgal. O depósito de Norgal (Le Havre) é um dos maiores terminais de importação (60 000 m^3) no Norte da Europa. Trata-se do único depósito refrigerado de França que, para além do mais, é facilmente acessível para as importações provenientes das refinarias britânicas e da zona ARA (pode receber navios de qualquer porte e proveniência — 860 000 toneladas contratadas em 1998). Representa 40 % das importações de GPL em França. Para além das participações da TotalFina e da Elf, é propriedade a 20,9 % da Vitogaz. Após a operação, este local será propriedade em 79,1 % pela entidade resultante da concentração. Esta última terá o controlo único deste depósito (controlo com maioria dos 2/3 dos votos) e poderá tomar unilateralmente qualquer decisão. Tal poderá dar origem a comportamentos anticoncorrenciais em detrimento do accionista minoritário, tal como uma recusa de abastecimento em comum. Tal forçaria a Vitogaz (com 4 000 m^3 de capacidades que lhe são atribuídas por direito próprio) a recorrer a barcos de dimensão mais reduzida e por conseguinte a aumentar os seus custos. O mesmo acontece em relação ao depósito de Cobogal que seria sujeito a um controlo único a um nível de 60 % pela TotalFina após a operação. A Primagaz, o outro accionista, com um direito para uma capacidade de 4 600 m^3, poderia vir a ser excluido da mesma forma que a Vitogaz no local de Norgal.

(286) A entidade resultante da concentração deterá participações importantes nos locais mais estratégicos: 42,9 % na Geogaz situada em Lavéra; 60 % de Cobogal situada em Ambès e 79,1 % de Norgal situado em Harfleur.

— *Acordos de troca de produtos* (swaps)

(287) Para participar hoje em dia no mercado do GPL, os produtores devem ter uma cobertura geográfica nacional do território. Devem assim estar centrados numa base logística apropriada (armazenagem maciça de impor-

[22] Os produtores de GPL desenvolveram ultimamente uma garrafa de 6 kg (as garrafas clássicas têm 13 kg), de forma a dar um novo impulso à utilização da garrafa. A nova garrafa é mais leve e por conseguinte mais cómoda de comprar, transportar e instalar.

tação, centro intermédio de grosso ou centro de enchimento de garrafas). Esta base logística é quer uma base própria quer uma base de terceiros utilizada no âmbito da troca de produtos. Tal como um concorrente indica na sua resposta «durante os últimos 20 anos, os distribuidores independentes de GPL em França desapareceram por não poderem adquirir uma posição de armazenista que lhes permitisse o acesso directo ou através de trocas ao GPL a preços competitivos».

(288) As trocas de produtos permitem a um concorrente estar presente em zonas geográficas em que não possui recursos próprios e reduzir desta forma o transporte dos produtos (classificados na categoria de «perigosos»), limitar os seus custos logísticos e reduzir o seu preço de custo a fim de permanecer competitivo numa determinada zona. Os diferentes concorrentes procuram prestações de passagem recíprocas nos seus diferentes centros e depósitos. Neste caso, a empresa proprietária do centro ou do depósito conduz para aí o GPL por transporte maciço para o ceder, à saída do depósito, à empresa que tiver solicitado uma passagem (ou troca). Estas prestações de passagem ou de troca estão associadas a cessões recíprocas de produtos, que se materializam por um sistema de trocas equilibradas e que podem representar mais de metade das quantidades comercializadas pelas empresas distribuidoras. O quadro que se segue apresenta um resumo das fontes de trocas em relação aos diferentes concorrentes. Verifica-se, na sequência da concentração, o grau significativo de dependência dos outros produtores face à entidade resultante da concentração.

Dependência de abastecimento dos operadores GPL

[...]

	Total Gaz		Elf Antargaz		Primagaz		Vitogaz		Butagaz		Air Liquide	
	Trocas	Compras	Trocas	Compras	Trocas	Compras	Trocas	Compras	Trocas	Compras	Trocas	Compras
Total	*	*										
Elf			*	*								
Primagaz					*	*						
Vitogaz							*	*				
Butagaz									*	*		
Air Liquide											*	*

Fonte: Respostas aos questionários da Comissão.

O quadro *supra* mostra a proporção que representam as trocas de um fornecedor com os seus concorrentes nas suas vendas totais de GPL realizadas. Por exemplo, [...] das vendas realizadas pela Vitogaz dependem das suas trocas com a TotalFina e com a Elf.

O quadro que se segue ilustra a importância que representam para a Primagaz, Vitogaz e Butagaz as suas trocas com a TotalFina e a Elf no conjunto da sua política de trocas de GPL.

Trocas: importância relativa de TFE

[...]

Primagaz	TFE Outros
Vitogaz	TFE Outros
Butagaz	TFE Outros

Fonte: Resposta aos questionários.

(289) Daí resulta que, na medida em que este três concorrentes são obrigados a recorrer a acordos de trocas para cobrir uma parte maior do território da França, dependerão da TotalFina/Elf até mais de [...] das suas necessidades. Esta dependência será particularmente acentuada no que diz respeito à Vitogaz e à Primagaz. Deste modo, na sequência da operação, a política de trocas equilibradas será quebrada de forma a que nenhum concorrente da TotalFina/Elf possa proceder a compras ou a importações de GPL para cobrir a totalidade do território francês sem passar, quer por uma refinaria da TotalFina/Elf, quer pelos seus depósitos de importação.

— *Depósitos de distribuição e centros de enchimento*

(290) É conveniente notar que os diferentes operadores, para garantirem uma cobertura geográfica suficiente, concluem acordos de troca entre depósitos e centros de enchimento. No que se refere aos depósitos de distribuição do interior, é conveniente referir que a entidade resultante da concentração possuirá 48 de 112, ou seja, [...] de quota de mercado dos GPL com base nas vendas. No que diz respeito aos centros de enchimento, note-se que 13 centros serão detidos por direito próprio após o agrupamento pela TotalFina e pela Elf. Para além do mais, a entidade resultante da concentração terá uma participação em comum com um terceiro nos outros nove centros. O quadro que se segue ilustra as posições respectivas dos diferentes operadores no que se refere aos centros de enchimento.

Centros de enchimento

Região	Elf	TotalFina	Butagaz	Primagaz	Vitogaz
Norte	Valenciennes	Arleux	Courchelettes	Dainville	
Leste	Herlisheim	Hauconcourt	Reichstett	Herlisheim	
			Sillery	Pont à Mousson	Pont à Mousson
Basse Seine e Centro	Ris (orangis)		Petit Couronne		
			Chalon	Le Hoc	Le Hoc
	Queven		Aubigny		Queven
		Deux-Sévres	Montereau	St. Florentin	
Oeste	Donges		L'Herbergement		
				Brest	
			Arnage		
	Vern		Vire	St. Pierre des Corps	
Sudoeste	Boussens	Fenouillet			
	Nérac		Nérac		
	Niort	Niort	Le Douhet		
	Ambes	Ambes	Pauillac	Ambes	
	Lacq		Lacq		
	Rodez		Rodez		
Vale do Reno	Feyzin	Macon	Lyon	Feyzin	
		Marignagne	Bollene		
	Fos		Rognac	Fos	
Sul	Port-la-Nouvelle		Port-la-Nouvelle		
Córsega	Ajaccio		Bastia		

Fonte: Formulário CO.

(291) Por outro lado, deve notar-se que no que diz respeito ao GPL acondicionado, cada um dos operadores no mercado, em primeiro lugar, recusa entregar GPL não engarrafado e por outro lado impõe aos seus distribuidores (GMS e outros) vender o GPL sob a sua marca. Para além disso, parece que o sistema das taras nas garrafas (da ordem dos 200 francos franceses por garrafa) cria uma fidelização da clientela, aumentando desta forma os obstáculos à entrada e diminuindo a capacidade de negociação dos revendedores. Com efeito, os contratos entre os produtores de GPL e os seus concessionários — distribuidores contêm cláusulas que proíbem a retoma de garrafas de gás de outras marcas concorrentes que não as garrafas de que são depositários. Esta disposição contratual poderia ter como efeito a repartição do território e a fidelização da clientela criando obstáculos à possibilidade de mudança de marca por parte dos consumidores. A TotalFina notou que o Conselho da Concorrência e o Tribunal de Recurso de Paris consideraram que estas cláusulas, ainda que restritivas, contribuíam para o imperativo de controlo e de segurança, impedindo a saída de garrafas do seu circuito inicial de distribuição. O mesmo se pode dizer, na sequência da concentração e da dimensão resultante da entidade resultante da concentração, esta prática terá como consequência aumentar os obstáculos à expansão dos outros fornecedores, bem como incentivar a fidelização de cada vez mais clientes.

7.4. ***Criação de uma posição dominante***

(292) Resulta das explicações dadas *supra*, que a operação porá em causa o equilíbrio do mercado do GPL ao eliminar um operador importante e ao tornar os outros concorrentes dependentes em graus variáveis. Tal terá como consequência o aumento dos custos dos concorrentes e a redução da sua competitividade.

(293) Após a operação, a TotalFina/Elf será a única empresa verdadeiramente autónoma no mercado do GPL. Qualquer outro concorrente que desejasse cobrir a totalidade do território deveria abastecer-se junto da TotalFina/Elf ou obter um acesso junto da sua logística, o que constituirá um ponto de estrangulamento. Ora, segundo os testemunhos dos concorrentes, o que impede a oferta no mercado do GPL não é apenas a disponibilidade do produto, mas também a da armazenagem de importação, da armazenagem intermédia e dos outros meios logísticos de distribuição (camiões, centros de enchimento, etc.). A capacidade de armazenagem de GPL trabalha assim em «fluxo contínuo», o que faz com que certos concorrentes tenham apenas oito dias de armazenagem em período de saturação, tal como o Inverno.

(294) Na sua resposta às acusações, a TotalFina explicou que a logística do GPL é aberta e fluida e que a fusão não daria origem a qualquer alteração significativa. No que diz respeito aos centros de enchimento, a TotalFina observa que a reduzida diferença entre os custos de transporte maciço e o custo do transporte do GPL em garrafa favorece uma estratégia baseada na limitação do número de centros de enchimento e no aumento da distância percorrida. A consequência que daí decorre para os operadores será que estes deixarão de ter necessidade de dispor de vários centros de enchimento nem de concluir acordos de troca com outros distribuidores. No entanto, esta afirmação pressupõe um acesso fácil, por parte dos outros operadores, ao mercado da importação bem como aos depósitos a ele relativos e não tem em conta o controlo que a TotalFina/Elf exercerá sobre certos depósitos essenciais que constituirão pontos de estrangulamento face a concorrentes.

(295) Por outro lado, a TotalFina sublinha que anteriores comportamentos dos outros concorrentes são testemunho da capacidade destes últimos de adquirirem e de conservarem as suas posições concorrenciais em termos de enchimento de garrafas GPL. No entanto, este argumento faz abstracção do jogo da concorrência entre a Totalgaz e a Elf Antargaz antes da concentração, o que permitiu a outros concorrentes possuírem posições de mercado relativamente próximas das da Total e da Elf (por exemplo, a Primagaz), ou mesmo superiores (por exemplo, a Butagaz). O mesmo aconteceria com a presença da entidade resultante da concentração em depósitos comunitários (isto é, participação com um terceiro num mesmo centro de enchimento). Afigura-se contudo que as motivações da TotalFina/Elf face a concorrentes serão completamente diferentes após a concentração. Deste modo, a TotalFina/Elf adquirirá uma autonomia completa de abastecimento em GPL em relação aos seus concorrentes, enquanto estes últimos continuarão dependentes da nova entidade se pretenderem poder cobrir todo o território. Para além disso, a TotalFina/Elf tem incentivos diferentes dos seus concorrentes pela própria natureza do grupo petrolífero verticalmente integrado. Todos os concorrentes no mercado do GPL são operadores «monoproduto» (isto é, só distribuem GPL). Os outros concorrentes têm quer contratos de abastecimento exclusivos com empresas petrolíferas [...]; Butagaz com [...] quer políticas de aquisição da importação em comum [...]. O risco da sua marginalização pela TotalFina/Elf nos depósitos comunitários foi explicada nas suas respostas aos questionários da Comissão. A Comissão não pode por conseguinte partilhar as conclusões que a TotalFina pretende tirar da comparação da situação competitiva das empresas de enchimento antes e após a concentração.

(296) Na medida em que o FOD seria uma fonte de concorrência potencial face ao GPL, seria necessário notar que a TotalFina/Elf será o maior produtor de FOD em França. Ao ter o controlo destas duas fontes de energia alternativas, a entidade resultante da concentração estaria em condições de regular o jogo da concorrência entre estas fontes, nomeadamente através de uma manipulação dos preços relativos. É por outro lado necessário referir discussões que se realizam actualmente em França sobre o futuro da Gaz de France (GdF). Tendo em vista a liberalização do sector do gás, o Governo francês, accionista da GdF, está a considerar a abertura do capital desta última à EdF, TotalFina e Elf ([23]) (ver Le Monde, sexta-feira, 12 de Novembro de 1999).

(297) Na sua resposta à comunicação de acusações, a TotalFina não conseguiu demonstrar que os outros concorrentes poderiam subsistir apesar da sua dependência face à entidade resultante da concentração, em termos de *swaps*, ou de logística de importação e de centros de passagem. À excepção da Butagaz, cujas motivações concorrenciais após a concentração são discutidas nos pontos que se seguem, os outros concorrentes ficarão pelo contrário fortemente dependentes da nova entidade. A Air Liquide obtém a totalidade do seu produto junto da Elf. A Vitogaz permanecerá dependente das partes na concentração, nomeadamente no que se refere à importação. Finalmente, a Primagaz, que se abastece junto da [...], terá dificuldades em encontrar pontos de passagem para as suas importações (nomeadamente no Norte da França). A TotalFina refere que a Primagaz constitui um concorrente que podia reagir a qualquer procura crescente de GPL. É fornecida pela [...], através de contratos de longo prazo. As suas infra-estruturas de importação em Brest, e, se for caso disso, as importações da Bélgica provenientes das refinarias de Antuérpia, constituiriam segundo a TotalFina alternativas de passagem de produto amplamente suficientes para o exercício de uma concorrência efectiva. No entanto, o inquérito confirmou que a Primagaz não terá qualquer flexibilidade para aumentar os seus abastecimentos locais. As capacidades da [...] estão já saturadas relativamente a essa questão. Para além disso, os depósitos de Brest só podem acolher barcos de pequeno porte e só servem para abastecer a Bretanha. As importações de produto de Antuérpia poderiam custar entre 20 % e 40 % mais. Deste modo, um concorrente como a Primagaz, que poderia constituir uma fonte de concorrência efectiva após a concentração, verá o seu âmbito de acção muito restringido.

(298) Nenhum dos concorrentes estará em condições de contrariar uma limitação das quantidades ou um aumento dos preços por parte da TotalFina/Elf. Com efeito, tal como foi explicado anteriormente, a Vitogaz e a Air Liquide não terão qualquer margem de manobra face à TotalFina/Elf e não podem por conseguinte ser consideradas como exercendo uma pressão concorrencial sobre a TotalFina. A Repsol só está presente marginalmente (a partir da sua infra-estrutura espanhola) no sul da França e dependeria da TotalFina/Elf se pretendesse alargar as suas vendas a outras zonas geográficas. A Primagaz apenas cobre parcialmente o território francês e dependerá da TotalFina/Elf para assegurar a sua cobertura. Só a Butagaz poderia potencialmente obter uma certa autonomia face à TotalFina/Elf.

(299) É no entanto duvidoso que estas empresas e nomeadamente a Butagaz, mesmo que supondo que sejam independentes da TotalFina/Elf, tenham um incentivo para contrariar um aumento de preços iniciado pela TotalFina/Elf. Com efeito, a cadeia logística francesa de GPL está frequentemente saturada no Inverno (80 % do consumo anual). Para além do mais, os obstáculos à expansão são muito elevados.

(300) Os concorrentes da TotalFina/Elf não poderão por conseguinte aumentar as suas vendas de forma significativa sem seguir um aumento de preços iniciado pela TotalFina/Elf e têm por conseguinte todo o interesse em seguir um aumento de preços. Um dos concorrentes de grande dimensão respondeu que, face a um aumento do preço de venda do GPL pelas partes na concentração, não estaria em condições de satisfazer a procura desviada do segmento do «médio e grande grosso», enquanto só poderia aumentar as suas capacidades de 5 % sobre os segmentos do GPL garrafa e do «pequeno grosso». Estas limitações existiriam a nível da disponibilidade dos produtos associada aos pontos de abastecimento controlados pelas partes na concentração, em especial o depósito de importação de Norgal, que representa para este concorrente a única possibilidade de importação para a parte norte da França. Um outro concorrente de grande dimensão afirmou que poderia fazer face pontualmente a uma procura desviada, na sequência de um aumento dos preços por parte da entidade resultante da concentração. Qualquer pedido prolongado, no entanto, exigiria investimentos importantes em material (garrafas), em equipamentos (capacidades de armazenagem) e em logística (veículos de transporte). A título indicativo, a fim de aumentar as suas capacidades de armazenagem, os concorrentes deveriam dotar-se de pontos de passagem de grosso (custo: [...] FRF por 100 toneladas de armazenagem para um depósito de passagem por grosso; duração da construção: dois a cinco anos) e pontos de importação suplementares (custo: [...] FRF para um depósito de 6 000 toneladas; duração da construção: dois a cinco anos).

([23]) Excertos do artigo do diário Le Monde: «A [GdF] deve desenvolver-se simultaneamente a montante, participando no desenvolvimento das jazidas de hidrocarbonetos, e a jusante, para dar resposta aos pedidos dos clientes. Nesta óptica, o princípio de abrir o capital à TotalFina/Elf e à EDF (Le Monde de 29 de Outubro) é adoptado (...). Ao tomar o controlo da Elf, a TotalFina, tal como os seus grandes concorrentes, entrará de forma significativa na distribuição de gás. A Elf dispõe de uma rede de canalização no sudoeste, desenvolvida a partir da jazida de Lacq. O novo grupo torna-se de facto um parceiro incontornável da GDF.».

(301) A operação notificada conduzirá à criação de uma posição dominante detida pela TotalFina/Elf no mercado do GPL ou nos mercados do GPL acondicionado, do GPL em cisterna doméstico e do GPL profissional.

8. OUTROS MERCADOS

(302) A operação notificada conduz a combinações de actividades em inúmeros outros mercados petrolíferos e químicos. Durante o processo, a Comissão recebeu duas denúncias provenientes de clientes da TotalFina ou da Elf que se referiam respectivamente aos mercados do enxofre e do etileno. Pelas razões expostas infra, o inquérito realizado pela Comissão permitiu concluir que a operação de concentração notificada não conduziria à criação nem ao reforço de uma posição dominante em nenhum destes dois mercados.

8.1. *Mercado do enxofre*

(303) O enxofre é produzido quer por refinação do petróleo bruto (é um subproduto do processo de refinação) quer por purificação do gás natural extraído de jazidas.

(304) O autor da denúncia explica que a TotalFina/Elf adquirirá uma posição dominante num mercado da venda de enxofre alargado ao sul da França. Com efeito, o enxofre seria dispendioso de transportar devido à necessidade de o conservar sob uma forma líquida.

(305) A definição proposta pelo autor da denúncia, que limita o âmbito do mercado geográfico ao sul da França, não pode ser aceite. O inquérito efectuado pela Comissão junto do mercado demonstrou que o enxofre é frequentemente transportado em longas distâncias, sob forma líquida ou sólida, existem sobrecapacidades significativas em França e noutros países da União Europeia, tal como a Alemanha, e que os fluxos de trocas comerciais entre Estados-Membros e a nível mundial são importantes. Por todas estas razões, afigura-se que o mercado geográfico relevante abrange pelo menos a Europa. Num tal mercado, a quota de mercado combinada da TotalFina/Elf seria da ordem dos [10 %-20 %].

(306) A Comissão considera por conseguinte que a operação notificada não conduzirá à criação nem ao reforço de uma posição dominante no mercado da venda de enxofre.

8.2. *Mercado do etileno*

(307) O etileno é um produto químico de base pertencente ao grupo das oleofinas, que inclui o etileno, o propileno e o butadieno. Na Europa Ocidental, o etileno é principalmente produzido a partir de nafta (ela própria resultante do processo de refinação do petróleo bruto) em instalações de craqueamento a vapor. O etileno é principalmente utilizado para produção do polietileno ou do PVC e não pode ser substituído por qualquer outro produto enquanto matéria-prima. O etileno constitui um mercado do produto distinto tal como a Comissão considerou na sua prática decisional [24].

(308) Segundo o autor da denúncia, a Elf está em posição dominante num mercado da venda de etileno em França e esta posição dominante seria reforçada pela junção das actividades da TotalFina nos domínios a jusante da produção de polietileno [...].

(309) A TotalFina explica por seu lado que existe um mercado do produto do etileno mas que o seu âmbito geográfico é de dimensão europeia.

(310) Contrariamente à opinião da TotalFina, existem inúmeros elementos conducentes a uma definição de mercado geográfico limitada, de qualquer forma, à França. Deste modo, o etileno é um gás que é difícil de transportar devido à sua natureza inflamável. A fim de reduzir os custos de transporte e as dificuldades logísticas, os centros de produção de polietileno e PVC estão normalmente situados junto das instalações de craqueamento a vapor que produzem o etileno. Em longas distâncias, o etileno é transportado sob forma comprimida através de canalização ou sob forma líquida por navios refrigerados especializados. Estes transportes exigem contudo investimentos significativos em equipamentos logísticos, tal como canalizações e terminais marítimos, estes mesmos ligados por oleoduto a uma ou, a maior parte das vezes, a várias unidades de produção do polietileno ou PVC.

(311) Embora os navios refrigerados sejam uma fonte alternativa de abastecimento, as importações por via marítima exigem equipamentos portuários. O custo do transporte marítimo representa um sobrecusto de [...], a que devem juntar-se os diferentes custos de trânsito nos terminais e oleodutos [...]. Globalmente, uma importação da zona mediterrânica representa um sobrecusto de [...] em relação a uma produção em França [25].

(312) Não é nem rentável nem praticável efectuar um transporte terrestre de etileno por estrada ou por caminho-de-ferro devido ao carácter inflamável deste produto. É praticamente impossível transportar quantidades importantes de etileno de um local de produção para um local de consumo situado no interior se estes dois locais não estiverem ligados à mesma rede de oleodutos.

---

[24] Processo IV/M.708 — Exxon/DSM, IV/M. 361 — Nesté — Statoil, IV/M. 550, Union Carbide/ENICHEM.

[25] [...].

(313) Em França, uma rede de oleodutos (Pipeline éthylène Sud-Est) liga o Mar Mediterrâneo e as unidades de produção Lavera (instalações de craqueamento a vapor Elf Atochem/BP) e Berre (instalações de craqueamento a vapor Shell/BASF) via St. Auban e Feyzin (instalações de craqueamento a vapor Elf Atochem/Solvay) a Tavaux (fábrica PVC da BASF/Solvay). Este oleoduto serve as fábricas de derivados de etileno de Lavéra (BP Amoco e Elf Atochem), SCVF (Shell/Elf Atochem), SPF (Elenac), Berre (Elenac/Montell), St. Auban (Elf Atochem), Pont de Claix (Elf Atochem/RP), Jarrie (Elf Atochem), Balan (Elf Atochem). Outros oleodutos ligam certas instalações de craqueamento a vapor isoladas a utilizadores pontuais. Nenhum produtor de etileno francês consegue transportar este produto até aos consumidores de etileno situados no interior do território francês senão através da rede de oleodutos referidos *supra*, e esta rede de oleodutos só se estende à França. Do mesmo modo, os produtores franceses de etileno só conseguem transportar o produto para outros pontos que não a França exportando-os por via marítima em quantidades limitadas, tendo em conta em especial a capacidade dos terminais.

(314) Deste modo, pode considerar-se que o mercado geográfico do abastecimento de etileno é no máximo o conjunto do território que pode ser abastecido através de uma rede de oleodutos.

(315) No mercado francês do etileno, a Elf detém uma quota de mercado superior a [50 %-60 %], quer seja calculada com base na produção quer nas capacidades disponíveis para a venda no mercado. Do mesmo modo, a Elf encontra-se fortemente presente a nível dos depósitos de importação e de armazenagem (a Elf Atochem controla conjuntamente com a BP Amoco o terminal de Lavera que é a única possibilidade de acesso marítimo à rede de canalizações que cobre o sul da França) e controla o transporte do etileno por oleoduto. A Elf detém a totalidade da rede de oleodutos de etileno Sudeste (Lavera — Berre, Berre — St. Auban, St. Auban — Pt. de Claix, Pt. de Claix — St. Pierre de Chandieux) que alimentam a região em questão. A Elf detém igualmente a maioria [...] do oleoduto ETEL que liga as instalações de craqueamento a vapor de Feyzin a Balan e Tavaux (fábrica PVC de Solvay). Finalmente, [...]. Dada a posição incontornável da Elf no mercado do etileno simultaneamente enquanto produtor e detentor da infra-estrutura de transporte, afigura-se que a Elf dispõe de uma posição dominante neste mercado.

(316) A combinação das actividades a jusante da TotalFina e da Elf no sector do polietileno e do PVC não conduzirá a um reforço da posição dominante da Elf. A TotalFina só está presente na Europa no sector da produção de etileno através de uma unidade de produção situada na Bélgica. Esta sociedade tem para além disso actividades de produção de polietileno de alta densidade que lhe conferem uma quota de mercado europeia da ordem dos [5 %-15 %]. Ora, a Elf encontra-se já fortemente presente nos mercados do PVC [5 %-15 %] e do PEHD [0 %-10 %] e dos outros polietilenos [0 %-10 %]. Nada indica por conseguinte que a junção das actividades da TotalFina possa fundamentalmente alterar os interesses da Elf em detrimento dos outros operadores activos nos mercados a jusante do da venda de etileno.

(317) [...].

(318) Por estas razões, a Comissão considera que a operação notificada não conduz à criação nem ao reforço de uma posição dominante no mercado da venda de etileno em França.

VII. COMPROMISSOS APRESENTADOS PELA PARTE NOTIFICANTE E RESPECTIVA AVALIAÇÃO

(319) Em 19 de Janeiro de 2000, a parte notificante ofereceu certos compromissos a fim de eliminar os problemas de concorrência que a Comissão tinha identificado na sua comunicação de acusações de 26 de Novembro de 1999. Em 28 de Janeiro de 2000, a parte notificante apresentou compromissos alterados, tomando em consideração os resultados do critério de mercado e certos ajustamentos solicitados pela Comissão. Em 31 de Janeiro de 2000, os serviços da Comissão comunicaram a sua reacção negativa face aos ajustamentos dos compromissos relativos às actividades GPL. A parte notificante propôs no mesmo dia a venda das actividades GPL do grupo Elf. Esta nova proposta é a consequência do critério de mercado negativo sobre as propostas que os serviços da Comissão tinham considerado *prima facie* como suficientes para serem sujeitos a um tal critério. Ocorreu no dia útil seguinte à recepção por parte da Comissão do resultado do critério de mercado. A proposta põe claramente termo aos problemas de concorrência identificados no mercado em causa. Por esta mesma razão, a consulta dos Estados-Membros no âmbito do Comité Consultivo pôde realizar-se num curto espaço de tempo. Existem por conseguinte circunstâncias excepcionais na acepção do n.º 2 do artigo 18.º do Regulamento n.º 447/98 que justificam a apresentação desta nova proposta após o final do prazo de três meses que o regulamento prevê.

(320) Estes compromisso são resumidos e apreciados nos pontos que se seguem, segundo a ordem dos mercados relevantes relativamente aos quais a Comissão comunicou as suas acusações, ordem igualmente seguida na parte da presente decisão relativa à apreciação em termos de concorrência. O texto destes compromissos está em anexo à presente decisão e constitui dela parte integrante.

1. FORA DE REDE, DEPÓSITOS DE IMPORTAÇÃO E OLEODUTOS

1.1. ***Descrição***

(321) A TotalFina comprometeu-se a ceder os activos ou as actividades seguintes no domínio dos depósitos de importação e de distribuição:

— a participação combinada da TotalFina e da Elf (de 38,72 %) no capital da CPA,

— a totalidade da participação de 49 % detida pela Elf no SFDM, tornando-se assim o SFDM independente da TotalFina/Elf,

— a totalidade da participação de 50 % detida pela Elf na empresa CIM. A CIM torna-se assim independente da entidade combinada,

— a totalidade da participação de 25,7 % detida pela Elf na empresa DP Fos. A TotalFina/Elf perde o conrolo da DP Fos e conservará nela uma participação, sem controlo, de 25,7 % bem como três lugares de administrador dos seis que detinha anteriormente,

— o depósito de importação de Port-la-Nouvelle (TotalFina, região Sul),

— uma participação de 51 % no depósito de importação de Lorient em que a entidade resultante da concentração conservaria dois lugares de administrador dos quatro que detinha anteriormente (TotalFina, região Grande Oeste-Centro),

— o depósito de distribuição de Nanterre na sua totalidade (TotalFina, região Normandia Região parisiense),

— uma participação de 8,76 % detida pela Elf no depósito de distribuição EPL em Lyon (Rhône Alpes), em que a entidade resultante da concentração conservaria cinco lugares de administração dos seis que detinha anteriormente,

— uma participação de 6,54 % na empresa que gere o depósito SES de Estrasburgo em que a TotalFina/Elf deixaria de ter qualquer participação,

— por outro lado, a TotalFina compromete-se a abrir o acesso ao oleoduto ODC para depósitos de terceiros em Estrasburgo (região Leste).

(322) A TotalFina compromete-se a ceder os activos ou as actividades seguintes no sector dos oleodutos:

— a totalidade da participação de 26,6 % detida pela Elf no capital da empresa Trapil. A TotalFina/Elf conservará uma participação sem controlo de 34,5 % na Trapil e quatro postos de administrador dos seis que detinha,

— a totalidade da participação de 49 % detida pela Elf no capital da empresa SFDM, empresa de exploração do oleoduto DMM. A empresa SFDM torna-se autónoma em relação à entidade resultante da concentração,

— a totalidade da participação de 14,1 % detida pela Elf e uma participação de 3,5 % detida pela TotalFina no capital da empresa SPMR. A TotalFina/Elf conservará uma participação sem controlo de 29 % na SPMR e três postos de administrador dos cinco que detinha.

1.2. ***Análise***

(323) No que diz respeito ao mercado fora de rede, os desinvestimentos propostos pela TotalFina tiram ao controlo da TotalFina/Elf total ou parcialmente capacidades em depósitos de importação ou depósitos de distribuição em cada uma das seis regiões identificadas na decisão. Os volumes que se tornam assim independentes da TotalFina/Elf são suficientes para assegurar os abastecimentos em produtos refinados alternativos aos detidos pela TotalFina/Elf ou por outros refinadores. Do mesmo modo, os compromissos propostos permitem eliminar o controlo que a nova entidade teria exercido sobre os oleodutos que constituem pontos de estrangulamento para o abastecimento de cada uma das regiões em causa. Assim, a oferta de produtos refinados no mercado do fora de rede por parte da TotalFina/Elf e mais geralmente dos refinadores tornar-se-á contestável através de um recurso às importações independentemente dos mercados serem de dimensão nacional ou regional.

(324) Na região Sul, a venda do depósito de importação de Port-la-Nouvelle permite abrir de novo a importações independentes da TotalFina/Elf a parte ocidental da zona mediterrânica francesa. A perda de controlo no depósito de importação de DP Fos é de importância capital uma vez que, para além da sua posição estratégica para o abastecimento do sudeste mediterrânica da França, lidera o acesso em produtos importados do oleoduto SPMR que segue o corredor do Reno até Lyon. Estas duas medidas deveriam permitir reinstaurar a possibilidade para a procura fora de rede de se abastecer através de importações independentemente da TotalFina/Elf e dos outros refinadores franceses.

(325) Na região Rhône-Alpes-Auvergne-Bourgogne, a TotalFina liberta capacidades no depósito EP Lyon. A cessão das acções no CPA terá como consequência a perda de qualquer influência sobre o depósito de distribuição de Saint Priest. A redução de participação no oleoduto SPMR até 29 % permite eliminar qualquer possibilidade de a TotalFina/Elf controlar este oleoduto, mesmo aliando-se a um accionista que detenha uma reduzida participação. Com efeito, as decisões são aí tomadas por maioria da dois terços. A procura no mercado fora de rede estará por conseguinte em condições de fazer com que a concorrência se desenvolva plenamente entre refinadores e entre estes últimos e as importações.

(326) Na região leste, a TotalFina/Elf perde todo o controlo sobre o oleoduto DMM e um depósito de distribuição que lhe está associado e oferece uma ligação independente ao oleoduto ODC para três depósitos de importação de Estrasburgo. A nova entidade cederá, de qualquer modo (ver considerando 327 *infra*), a sua participação no CPA (38,8 %), empresa que controla igualmente o depósito de importação SES de Estrasburgo. No que se refere a este depósito, esta cessão tem por efeito automático reduzir consideravelmente a sua influência. A TotalFina propôs igualmente renunciar à sua participação directa que se eleva a 6,54 % do capital da SES, que, após a cessão das partes na CPA, teria constituído uma participação residual. Através destas medidas, a TotalFina/Elf perde o controlo que podia exercer sobre as fontes de abastecimento e liberta capacidades de depósitos de distribuição que deverão permitir à procura abastecer-se de forma autónoma da oferta dos refinadores.

(327) Na região norte, em que a TotalFina/Elf controla a única refinaria existente, a entidade combinada perde o seu controlo sobre o oleoduto DMM e um depósito de distribuição que lhe está associado. A venda das participações na CPA permite suprimir os direitos de opção da nova entidade sobre capacidades de armazenagem no depósito de importação situado em Dunquerque. Conduz igualmente à eliminação de qualquer eventual influência sobre a gestão da CPA neste depósito. Os compromissos permitem por conseguinte de novo o recurso a abastecimentos autónomos da TotalFina/Elf e ao restabelecimento de uma concorrência efectiva.

(328) Na região Oeste e Centro, a TotalFina propõe ceder 51 % de um depósito de importação situado em Lorient na Bretanha e abandonar o seu controlo do depósito de importação de Donges (região de Nantes) e do oleoduto DMM que lhe está associado. A TotalFina/Elf possuirá a única refinaria da região (em Donges), mas não controlará as fontes de abastecimento alternativas. Deste modo, serão restabelecidas as condições de uma concorrência efectiva.

(329) Na zona Normandia-Região parisiense, a TotalFina abandonará todo o controlo sobre o depósito de importação de CIM do Havre bem como, através da cessão da sua participação na CPA, os seus direitos de opção sobre capacidades de armazenagem no depósito de importação de Rouen. Esta cessão conduz igualmente à eliminação de qualquer eventual influência sobre a gestão do CPA neste depósito. Para além disso, a TotalFina/Elf perde o controlo do sistema de oleodutos Trapil. Da mesma forma, a TotalFina comprometeu-se a vender um depósito de distribuição situado no norte da Região parisiense e os seus compromissos de venda das suas participações na CIM e no SFDM darão origem a uma perda de controlo em três depósitos de distribuição (CIM Coignière, CIM Grigny e SFDM La Ferté Alais) situados no sul da região parisiense. Estes desinvestimentos permitirão aos clientes do fora de rede abastecerem-se sem depender da TotalFina/Elf ou dos outros refinadores e garantirão a manutenção dos depósitos de distribuição abertos e não controlados pela nova entidade.

(330) Os abandonos de postos no Conselho de Administração previstos pelos compromissos decorrem, à excepção do posto libertado na EPL (Lyon), de compromissos relativos à venda do conjunto das participações numa determinada empresa (tal como na CPA) ou à perda de controlo (tal como na SPMR, Trapil, CIM, SFDM, Lorient e DP Fos). A venda de uma participação na EPL não é acompanhada pela perda concomitante de uma capacidade de armazenagem mas de uma perda de controlo sobre o depósito. O compromisso de perder um posto de administrador não impede o controlo do depósito por parte da TotalFina/Elf, uma vez que esta conservará a maioria na Assembleia Geral; a Comissão toma por conseguinte nota da intenção da TotalFina/Elf de abandonar um posto de administrador na EPL, sem fazer disso uma condição para a declaração de compatibilidade com o mercado comum.

(331) No que se refere aos mercados da colocação à disposição de capacidades de armazenagem nos depósitos de importação ligados a meios de transporte maciços, os compromissos apresentados pela TotalFina eliminam completamente as sobreposições de actividades e permitirão o restabelecimento de uma concorrência efectiva.

(332) No que se refere aos mercados do transporte de produtos refinados através de oleodutos, os compromissos propostos suprimem totalmente as sobreposições de actividade com a venda da participação da Elf na SFDM, da participação da Elf na empresa Trapil e da participação da Elf e de uma parte da participação da TotalFina na SPMR. Estas soluções permitirão o restabelecimento de uma concorrência efectiva.

(333) O critério de mercado realizado pela Comissão confirmou que as soluções propostas conduzirão ao restabelecimento de uma concorrência efectiva e duradoura nos mercados fora de rede, da colocação à disposição de capacidades de armazenagem nos depósitos de importação ligados a meios de transporte maciços e de transporte de produtos refinados através de oleodutos. Alguns terceiros inquiridos evocaram a importância dos direitos de armazenagem detidos pela TotalFina e pela Elf em certas zonas geográficas limitadas, nomeadamente no que diz respeito ao fuelóleo doméstico em certas partes da Bretanha, e a ausência de efeitos dos compromissos apresentados sobre estas posições. No entanto, as soluções propostas libertam capacidades de armazenagem de importação ou de distribuição suficientes para permitir à procura abastecer-se independentemente dos refinadores franceses (em especial da nova entidade).

2. VENDA DE COMBUSTÍVEIS NAS AUTO-ESTRADAS

2.1. ***Descrição***

(334) A TotalFina compromete-se a ceder 70 estações de serviço situadas nas auto-estradas incluídas no mercado relevante definido na presente decisão. Estas estações de serviço são nominativamente designadas e incluem 35 estações de serviço com a marca Elf, 27 com a marca Total e oito com a marca Fina. A escolha das estações tem em conta nomeadamente problemas identificados no ponto 219 da presente decisão.

(335) Na hipótese de o desinvestimento de certas estações de serviço de auto-estrada não se poder realizar como previsto, devido a uma recusa de acordo por parte do concessionário da auto-estrada [...], a parte notificante compromete-se a vender a um outro adquirente ou a ceder uma outra estação de serviço de auto-estrada. Se uma tal substituição for efectuada, a parte notificante deverá propor à Comissão uma estação de serviço de natureza equivalente (em termos de vendas, situação geográfica, termo da concessão ou da subconcessão). De qualquer modo, a Comissão deverá dar o seu acordo e a parte notificante comprometeu-se a consultar as autoridades francesas responsáveis pela concorrência.

2.2. ***Análise***

(336) Através da operação notificada, a Elf contribuía com 77 estações de serviço para o novo grupo no mercado em causa, pelo que a sobreposição é praticamente eliminada. Tal é igualmente verdadeiro em termos de volume global de vendas.

(337) No que diz respeito à possibilidade de substituir uma estação de serviço da auto-estrada por uma outra ou por uma oferta a uma outra em caso de recusa por parte de um terceiro, a disposição proposta pela TotalFina deverá permitir dar pleno efeito às soluções apresentadas. A Comissão toma nota da intenção da parte notificante prevista na alínea h) do ponto 37 — último período do segundo parágrafo dos compromissos — de consultar as autoridades francesas nesse caso.

(338) O critério de mercado confirmou que, sob reserva de o ou os adquirentes das estações de serviço desinvestidas beneficiarem da capacidade de abastecimento independente, a concorrência será restabelecida no mercado da venda de combustíveis nas auto-estradas. Algumas empresas inquiridas consideraram que o desinvestimento não será suficiente. Uma destas empresas apoiou esta consideração numa definição de mercado alargada a estações de serviço que não estão incluídas na definição de mercado relevante adoptada pela Comissão, pelo que as suas observações não puderam por conseguinte ser aceites. Outros terceiros referiram que os grupos TotalFina e Elf propõem cartões privados nas suas redes de estações de serviço e que uma parte substancial da clientela das estações de serviço desinvestidas continuaria fiel à TotalFina/Elf, reduzindo de forma considerável as vendas realizadas e aumentando ainda mais o poder de mercado da entidade resultante da concentração. A TotalFina informou a Comissão de que a parte das suas vendas realizadas através de cartões privados se eleva a cerca de [...]. Para responder ao receio expresso pelos terceiros de verem uma parte das vendas desaparecer, a parte notificante comprometeu-se a oferecer aos adquirentes das estações de serviço a desinvestir a possibilidade por um período de três anos de aceitarem os seus cartões privados. Esta oferta só é válida na hipótese de o adquirente não dispor do seu próprio cartão privado. A Comissão considera que o compromisso proposto pela TotalFina relativamente aos cartões privados permitirá aos adquirentes manterem as vendas das estações cedidas e dar-lhes-á tempo suficiente para criarem incentivos próprios face à clientela.

3. VENDA DE COMBUSTÍVEIS PARA REACTORES

3.1. ***Descrição***

(339) A TotalFina compromete-se a ceder a participação de 50 % detida pela Elf no GAT (Groupement pour l'Avitaillement de Toulouse-Blagnac), e a participação de 50 % detida pela Elf no GALYS (Groupement pour l'Avitaillement de Lyon-Satolas).

3.2. ***Análise***

(340) O compromisso proposto elimina totalmente a sobreposição de actividades da Elf e da TotalFina nos dois mercados em causa. O critério de mercado confirmou que a abertura destes dois agrupamentos a um terceiro é suficiente para lhe permitir exercer imediatamente uma concorrência efectiva no mercado em questão.

4. GÁS DE PETRÓLEO LIQUEFEITO

4.1. ***Descrição***

(341) As soluções apresentadas numa primeira fase pela TotalFina consistiam em i) cortar os laços estruturais com dois concorrentes, [...], ii) abrir os depósitos de importação de GPL através da venda de participações ou de direitos de capacidade de armazenagem nos depósitos de importação de Norgal no Havre, de Geogaz no sul e de Cobogal em Bordéus bem como outros elementos de logística (quatro depósitos centro de enchimento respectivamente no sul e no oeste da França), e iii) ceder fundos de comércio com a logística associada no pequeno grosso que cobrem a metade sul da França.

(342) O critério de mercado relativo a estas propostas deu resultados negativos tendo em conta as considerações seguintes quanto às suas hipóteses de conduzir a um restabelecimento imediato de uma concorrência duradoura e efectiva. Em primeiro lugar, existia uma incerteza quanto à capacidade jurídica da TotalFina de propor vender direitos de armazenagem no depósito de Norgal e não uma participação. Em segundo lugar, nenhuma das participações propostas era de dimensão suficiente para permitir abastecimentos de forma autónoma e económica através do recurso a navios com grande capacidade. Em terceiro lugar, o conjunto dos volumes potencialmente libertados mal chegavam para suprir as necessidades dos fundos de comércio pequeno grosso cedidos e [...]. Em quarto lugar, no que se refere à venda de GPL acondicionado, a proposta da parte notificante não oferecia qualquer solução, uma vez que a maior parte das vendas são realizadas junto de grandes e médias superfícies que exigem custos de referenciamento importantes. Em quinto lugar, [...]. Finalmente, não havia qualquer garantia de que os fundos de comércio pequeno grosso que tinham sido propostos dispusessem da totalidade do apoio logístico de que beneficiavam no âmbito do grupo Elf.

(343) Em resposta ao critério de mercado, a TotalFina propôs compromissos alterados que consistiam essencialmente em aumentar as capacidades de importação oferecidas para um desinvestimento. As capacidades oferecidas eram então substanciais mas não resolviam os outros problemas suscitados relativamente ao GPL acondicionado, [...] e ao pequeno grosso. Na melhor das hipóteses, as soluções alteradas teriam dado origem a tornar os concorrentes actuais menos dependentes e a reduzir os obstáculos à entrada para os concorrentes potenciais. Ora, dada a estrutura muito concentrada dos mercados em causa, os concorrentes actuais teriam interesse em seguir um aumento de preços iniciado pela TotalFina/Elf mais do que procurar aumentar as suas quotas de mercado. Uma vez que a entrada de novos concorrentes no mercado era altamente aleatória, não teria sido possível restabelecer condições de concorrência efectiva e duradoura através das soluções alteradas. As incertezas que envolviam os efeitos das soluções eram ainda agravadas pela dispersão dos desinvestimentos oferecidos que não podia garantir um efeito semelhante a um desinvestimento global e teria provavelmente dado origem à criação de entidades dependentes de um ou de outro operador já presente no mercado.

(344) Em resposta às sérias dúvidas expressas pela Comissão sobre as soluções alteradas, a parte notificante retirou a sua proposta anterior e propôs desinvestir as actividades da Elf no GPL em França. Estas actividades estão essencialmente agrupadas na empresa Elf Antargaz, mas incluem igualmente activos detidos por outras entidades do grupo Elf. Certos activos detidos pela Elf Antargaz, que não estão associados às actividades GPL em França, permanecerão no âmbito da entidade combinada. Finalmente, as cavernas de Donges e de Lacq, que estão associadas à refinaria de Donges e à jazida de gás de Lacq permanecerão no âmbito da entidade combinada. Paralelamente a este desinvestimento, a parte notificante compromete-se a manter os abastecimentos em comum dos depósitos de importação de Norgal e Cobogal e a continuar a fornecer de forma não exclusiva e por um período de [...] a entidade desinvestida. Finalmente, na sua qualidade de accionista minoritário da Vitogaz, a TotalFina/Elf compromete-se a não se opor a que esta empresa se candidate a adquirir a Elf Antargaz. No caso de uma tal proposta ser aceite, a TotalFina/Elf compromete-se a vender a sua participação na Vitogaz.

4.2. *Análise*

(345) Devido à sua apresentação tardia, esta proposta não pôde ser objecto de um critério de mercado. Contudo, não podem existir dúvidas razoáveis, tendo em conta a sua dimensão e as características de exercício da entidade Elf Antargaz, que este compromisso permitirá restabelecer imediatamente uma concorrência efectiva e duradoura. Além disso, a Elf Antargaz é activa de forma substancial em cada uma das três utilizações do GPL: acondicionado, pequeno grosso e médio e grande grosso. Em resumo, mesmo que a TotalFina/Elf veja provavelmente as suas quotas de mercado aumentarem devido à sua aquisição de capacidades de produção de GPL (à saída da refinaria) e das infra-estruturas de Donges e de Lacq, o seu nível não deverá ultrapassar o limiar da posição dominante enquanto o número de concorrentes nos mercados em causa for mantido.

5. MODALIDADES DE APLICAÇÃO

5.1. *Prazos*

(346) Os prazos propostos pela TotalFina para realizar os seus compromissos são de [...]. Se a TotalFina/Elf não tiver assinado um acordo irrevogável de cessão neste prazo, um mandatário será encarregado de vender os activos em questão durante um novo prazo de [...]. Este prazo de [...] parece aceitável com base na prática da Comissão e nas características específicas destes compromissos, ou seja, o grande número de activos a desinvestir e as configurações diversas que poderão assumir este desinvestimentos (certos adquirentes podem mostrar-se interessados por «conjuntos de activos»).

5.2. ***Mandatário***

(347) A parte notificante nomeará com o acordo da Comissão um mandatário cuja tarefa principal será a de garantir que os compromissos sejam respeitados.

5.3. ***Gestão separada***

(348) É prática corrente que a parte notificante se comprometa durante o período entre a data de decisão da Comissão e a venda final de cessão efectiva a gerir de forma distinta as actividades que se destinam a ser cedidas. Um tal compromisso tem dois objectivos: garantir que o valor comercial e concorrencial dos activos em causa não seja alterado durante este período e fazer com que uma combinação mesmo temporária não conduza a uma alteração das condições de concorrência nos mercados em causa.

(349) Os compromissos apresentados pela parte notificante limitam ao máximo as trocas de informações a todos os níveis dos activos cedidos. Prevêem que serão tomadas todas as medidas necessárias para evitar a divulgação de informações confidenciais. Do mesmo modo, o pessoal destacado no âmbito de um activo a ceder deverão escolher entre a TotalFina/Elf e a entidade a ceder. No que se refere à representação nos Conselhos de Administração, os compromissos são diferentes segundo os investimentos propostos dizem respeito a cessões de participações em empresas ou activos integrados numa ou noutra das empresas parte na concentração.

(350) No que se refere à cessão de participações em empresas, a TotalFina/Elf retirará os administradores que representam as partes a desinvestir e serão substituídos pelo mandatário. Os administradores originários da TotalFina ou da Elf mas que estão presentes *intuitu personae* nos Conselhos de Administração em questão darão uma procuração ao mandatário. Assim, será na prática suprimida a possibilidade de influenciar as entidades a desinvestir ou de beneficiar das informações confidenciais através do Conselho de Administração.

(351) É conveniente notar que a parte notificante manterá os postos de presidente nas empresas CIM e SFDM bem como o lugar de director-geral na SFDM. No entanto, o mandatário aprovará previamente os actos de política geral e as decisões estratégicas e controlará os actos de gestão corrente realizados pelo presidente e/ou director-geral. O mandatário será por conseguinte a interface entre as empresas CIM e SFDM e a TotalFina/Elf.

(352) No que diz respeito à venda do depósito de Port-la-Nouvelle e das estações de serviço de auto-estrada, o mandatário tomará todas as decisões relativas à gestão comercial dos activos a ceder no âmbito das estruturas existentes, enquanto a parte notificante assegurará a gestão administrativa e técnica corrente destes activos. Esta modalidade parece proporcionada devido nomeadamente à integração das entidades em questão nos grupos TotalFina e Elf.

5.4. ***Cláusulas de não solicitação e de não retoma***

(353) Os compromissos propostos prevêem uma cláusula de não solicitação de [...] para a clientela dos depósitos cedidos e da Elf Antargaz e para o conjunto do pessoal dos activos desinvestidos. Esta cláusula deverá garantir que os concessionários estão em condições de estabelecer duradoura e efectivamente os activos retomados nos mercado em causa.

(354) Os compromissos prevêem também uma cláusula de não retoma por um período de [...] para o conjunto dos activos desinvestidos. Assim, a TotalFina/Elf não poderá ajustar à margem a dimensão dos presentes compromissos comprando de novo selectivamente alguns activos. Com efeito, a análise do efeito das soluções propostas toma necessariamente em causa a combinação de todos os compromissos individuais e não poderá artificialmente separar cada um dos elementos do desinvestimento.

5.5. ***Qualidade dos adquirentes e organização das cessões***

(355) A parte notificante fez questão de recordar nos compromissos que apresentou que, uma vez que deu à Comissão os meios para verificar que uma concorrência efectiva e duradoura seria imediatamente restabelecida, se considera livre i) de ceder a totalidade a uma parte significativa dos activos a desinvestir numa ou várias operações a um único concessionário, e ii) de proceder a trocas contra activos semelhantes ou não e situados fora de França.

(356) A Comissão toma nota desta intenção da parte notificante expressa nos pontos 9, 10, e alínea f) do 37 — segundo e terceiro parágrafos do texto dos compromissos.

(357) Uma grande parte dos terceiros inquiridos emitiram reservas sobre a discrição assim afirmada pela TotalFina nos seus compromissos. Estes terceiros temem nomeadamente que um novo candidato à entrada no mercado através de uma troca de activos com a TotalFina/Elf tenha poucos incentivos para entrar em concorrência com a entidade resultante da concentração devido à multiplicidade dos contactos em mercados distintos ou em interesses em comum. Do mesmo modo, alguns terceiros explicaram que uma cessão em bloco de todos os activos ou de uma parte significativa deles a um mesmo adquirente no que diz respeito aos compromissos relativos ao mercado fora de rede e da logística petrolífera não conduzisse à abertura do mercado pretendida em contrapartida da capacidade combinada de refinação da nova entidade.

(358) A Comissão tomará em consideração estes receios em cada uma das fases da aplicação dos compromissos.

(359) Tal como ressalta da análise desenvolvida na presente decisão, a TotalFina/Elf e os seus concorrentes empresas de refinação (Shell, BP Amoco e Exxon/Mobil) partilham certos interesses comuns nos mercados fora de rede, em especial face à concorrência dos revendedores não refinadores (no que diz respeito à parte essencial os estabelecimentos de grande superfície). Nestas condições, se um ou vários destes operadores viessem a ser escolhidos pela parte notificante ou o mandatário para adquirir activos a desinvestir nos mercados fora de rede, da colocação à disposição de capacidades de armazenagem nos depósitos de importação associados a meios de transporte maciços ou de transporte de produtos refinados por oleoduto, a Comissão terá em conta estes elementos na avaliação da proposta que lhe será apresentada. As eventuais candidaturas de outros refinadores deverão igualmente ser apreciadas nomeadamente à luz da análise *supra* e, se for caso disso, dos contactos que estes refinadores puderem ter com a TotalFina/Elf noutros mercados.

(360) Do mesmo modo, a Comissão tomará em consideração o carácter já muito concentrado do mercado da venda de combustíveis nas auto-estradas e a sua estrutura oligopolista propícia a uma posição dominante colectiva, se a BP Amoco, a Shell ou a Exxon/Mobil vierem a ser propostas pela parte notificante ou pelo mandatário como adquirentes de estações de serviço de auto-estrada. A observação relativa às candidaturas de outros refinadores, que consta do ponto anterior, é igualmente aplicável tratando-se do presente mercado.

(361) De forma geral, a parte notificante comprometeu-se a não vender os activos a desinvestir a uma entidade em que tenha uma influência significativa. Esta cláusula deverá permitir uma completa independência do ou dos adquirentes.

VII. **CONCLUSÃO**

(362) Os compromissos propostos pela parte notificante parecem de natureza a permitir o restabelecimento imediato de uma concorrência efectiva e duradoura dos mercados em causa. A maior parte dos compromissos devem igualmente ser considerados necessários para o efeito. Assim, à excepção dos aspectos de que a Comissão se limita a tomar nota (libertação de um posto de administrador na EPL Lyon — alínea g) do ponto 27, modalidades de cessão dos activos previstos nos pontos 9, 10 e alínea f) do 37, segundo e terceiro parágrafos dos compromissos e consulta das autoridades francesas no caso de substituição de uma proposta ou de uma estação de serviço de auto-estrada prevista na alínea h), do ponto 37 dos compromissos), o cumprimento do conjunto dos compromissos apresentados à Comissão constitui uma condição para a compatibilidade do projecto de concentração com o mercado comum.

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1º

A operação de concentração notificada entre a TotalFina e a Elf Aquitaine é declarada compatível com o mercado comum e com o funcionamento do Acordo EEE, desde que os compromissos reproduzidos em anexo à presente decisão — à excepção das disposições previstas nos pontos 9, 10, alínea g) do 27 e alínea f) do 37 — segundo e terceiro parágrafos — e alínea h) do ponto 37 — último período do segundo parágrafo — sejam inteiramente respeitados.

Artigo 2º

É destinatária da presente decisão:

TotalFina
F-92069 Paris La Défense Cedex

Feito em Bruxelas, em 9 de Fevereiro de 2000.

Pela Comissão

Mario MONTI

Membro da Comissão

ANEXO 1

COMPROMISSOS PROPOSTOS PELA TotalFina

I. MODALIDADES COMUNS DE REALIZAÇÃO DOS COMPROMISSOS

Qualidade do cessionário

1. A fim de preservar uma concorrência efectiva nos mercados em causa, a parte notificante compromete-se a proceder à cessão dos activos objecto dos presentes compromissos (a seguir denominados os activos) a um ou vários cessionários que cumpram as condições seguintes:

   a) Os grupos TotalFina e Elf não poderão ter interesses materiais directos ou indirectos no ou nos cessionários.

      Esta disposição não impede contudo que as empresas em que a TotalFina ou a Elf dispõem de interesses materiais que a parte notificante se compromete a desinvestir integralmente por força dos presentes compromissos de cessão, possam apresentar-se como adquirente do todo ou parte dos activos.

      A parte notificante compromete-se relativamente a este aspecto a não se opor directa ou indirectamente a que uma ou outra destas empresas apresente a sua candidatura e possa adoptar as medidas necessárias à sua aplicação;

   b) O ou os cessionários deverão ser operadores viáveis, potencial ou realmente presentes nos mercados em causa, capazes de manter ou de desenvolver uma concorrência efectiva;

   c) O ou os cessionários terão obtido ou serão razoavelmente susceptíveis de obter todas as autorizações necessárias para a aquisição ou a exploração dos activos.

2. A parte notificante apresentará à Comissão, o mais rapidamente possível:

   a) O ou os projectos de documento de informação relativos à cessão de cada categoria de activos (depósitos de produtos refinados, participações nos oleodutos; estações de serviço de auto-estrada, activos do sector GPL), destinados a serem entregues aos potenciais adquirentes;

   b) A lista dos adquirentes potenciais que a parte notificante pretende contactar.

   Se a Comissão, num prazo de cinco (5) dias úteis a contar da data da entrega desses documentos, não se pronunciar sobre os documentos em questão, os mesmos deverão ser considerados aceites pela Comissão.

3. Sem prejuízo do acordo dos cessionários pela Comissão e das modalidades especificas previstas *supra* relativamente aos activos de armazenagem e de transporte de produtos refinados e às estações de serviço de auto-estrada, o ou os cessionários do todo ou parte dos activos poderão ser:

   a) Operadores estabelecidos fora de França que exerçam ou possuam interesses substanciais em actividades petrolíferas (produção, refinação, armazenagem, comercialização) ou mais em geral no domínio da energia, ou operadores financeiros;

   b) Operadores estabelecidos em França com o estatuto de armazenista autorizado ou operadores financeiros.

4. A escolha do ou dos cessionários estará sujeita à aprovação da Comissão. O pedido de aprovação do ou dos cessionários incluirá as informações necessárias para permitir à comissão verificar se o ou os candidatos cessionários satisfazem as condições referidas no nº 1 *supra*. A Comissão informará a parte notificante da sua aprovação ou da sua rejeição do ou dos candidatos cessionários propostos num prazo de dez (10) dias úteis a contar da recepção do pedido de aprovação. A ausência de reacção da Comissão neste prazo de dez (10) dias será considerada uma circunstância excepcional a título do n.º 6 *infra*.

Prazo

5. A parte notificante compromete-se a concluir acordos irrevogáveis de cessão dos activos num prazo de [...] a contar da data de recepção da decisão que autoriza a concentração ao abrigo do n.º 2 do artigo 8.º do Regulamento n.º 4064/89 (a seguir denominado o primeiro prazo). A cessão efectiva dos activos ocorrerá num prazo de [...] no máximo após a conclusão do acordo de cessão (a seguir denominado o segundo prazo).

6. Em caso de circunstâncias excepcionais que tenham impedido a conclusão do acordo de cessão ou a cessão efectiva, respectivamente, no primeiro ou no segundo prazo referido *supra*, o prazo em questão poderá ser prorrogado, à discrição da Comissão, mediante pedido devidamente justificado da parte notificante.

7. Qualquer pedido de extensão do primeiro prazo deverá ser apresentado à Comissão o mais tardar no termo do [...] a contar deste primeiro prazo. Qualquer pedido de extensão do segundo prazo deverá ser apresentado o mais tardar no termo do [...] a contar do segundo prazo. A Comissão pronunciar-se-á sobre o pedido de extensão num prazo máximo de oito (8) dias a contar da sua apresentação, sem que a ausência de reacção da Comissão no termo deste prazo de oito (8) dias possa ser considerada uma aceitação tácita do pedido de extensão.

Cessão dos activos

Desde que tenham sido conferidos à Comissão os meios de garantir que a cessão é de natureza a restabelecer imediatamente uma concorrência efectiva e duradoura:

8. A parte notificante tem a liberdade de proceder à venda dos activos nas condições e segundo as modalidades da sua escolha.

9. A parte notificante reserva-se o direito de ceder a totalidade ou uma parte significativa dos activos, numa ou em várias operações, a um único cessionário.

10. A parte notificante reserva-se igualmente o direito de proceder a cessões de activos sob a forma de permutas sobre activos da mesma natureza ou de natureza diferente fora de França.

11. Por outro lado, a parte notificante compromete-se a não retomar o controlo dos activos antes do termo de um prazo de [...] a contar da cessão dos activos em causa.

Objecto da cessão

12. Sem prejuízo das indicações complementares constantes da alínea b) do ponto 37 relativas a certos activos específicos (estações de serviço nas auto-estradas), os activos [que não as participações nas empresas referidas nas alíneas a) a d) e f) a h) do ponto 26, alíneas a) a c) do ponto 31, ponto 38 e alíneas c) e d) do ponto 40 *infra*] serão cedidos como entidades operacionais autónomas. Para este efeito, os activos incluirão os activos corpóreos (terreno, edifício e outras construções, mobiliário) e incorpóreos (clientela, bases de dados informáticos, contratos, autorizações e licenças) que sejam necessários à gestão dos activos em causa e susceptíveis de permitirem ao cessionário exercer uma concorrência efectiva. O pessoal directamente empregado no âmbito dos activos será transferido com os activos em causa em conformidade com o disposto no artigo L. 122-12 do código francês do trabalho.

13. A parte notificante informará o cessionário da possibilidade de colocar temporariamente à sua disposição, ou de transferir de forma definitiva, membros do pessoal de gestão administrativa e/ou comercial actualmente empregado pelos grupos TotalFina ou Elf, cujos serviços se revelarem necessários para a exploração e gestão dos activos cedidos ao cessionário. Se o cessionário o solicitar, a parte notificante compromete-se a negociar de boa fé com o cessionário a colocação à disposição temporária ou a transferência definitiva desse pessoal em beneficio do cessionário.

14. A parte notificante informará o cessionário da possibilidade de concluir com terceiros identificados os contratos de fornecimento de produtos ou de prestações de serviços, cuja execução é necessária para a exploração dos activos. Se o cessionário o solicitar, a parte contratante compromete-se, sem prejuízo do acordo dos terceiros fornecedores, a assegurar a transferência em benefício do cessionário dos contratos de fornecimento de produtos e/ou de prestação de serviços concluídos pelos grupos TotalFina e Elf com esses terceiros fornecedores e aplicáveis aos activos cedidos.

15. A parte notificante compromete-se a não atrair o pessoal transferido com os activos cedidos durante um período de [...] a contar da cessão dos activos em causa. Desenvolverá por outro lado os seus melhores esforços para incentivar este pessoal a não pedir a demissão até à data da sua transferência.

Manutenção das condições de concorrência e do valor dos activos até à realização da cessão

16. A parte notificante compromete-se a preservar o pleno valor económico e concorrencial dos activos até à data de cessão efectiva dos activos, em conformidade com as boas práticas comerciais e na medida dos meios de que dispõe a título dos presentes compromissos.

Em especial, a parte notificante compromete-se a não realizar por autoridade própria qualquer acto até à data de cessão dos activos, que possa afectar de forma significativa o valor económico, a gestão ou a competitividade destes activos.

Em especial, a parte notificante compromete-se a não realizar por autoridade própria qualquer acto até à data de cessão dos activos, que seja de natureza a alterar o carácter ou o âmbito do domínio de actividade destes activos, a estratégia industrial ou comercial ou a política de investimento relativa aos activos em questão.

Para além disso, a parte notificante compromete-se a tomar as medidas necessárias para evitar a divulgação de informações confidenciais relativamente aos activos no âmbito dos grupos TotalFina e Elf ou junto de terceiros, à excepção das informações necessárias para a cessão desses activos nas melhores condições em conformidade com os presentes compromissos.

No que diz respeito aos trabalhadores dos grupos TotalFina e Elf destacados junto dos activos, a parte notificante compromete-se, no prazo de [...] a contar da data de recepção da decisão que autoriza a concentração, a convidar os membros do pessoal em causa a escolherem entre a possibilidade, quer de pedir a demissão do posto que ocupam no âmbito do grupo TotalFina ou do grupo Elf, ficando a cargo destes últimos desenvolver os seus melhores esforços tendo em vista o seu recrutamento no âmbito dos activos em causa, quer reintegrar o grupo TotalFina ou o grupo Elf, ficando nesse caso a seu cargo desenvolver os seus melhores esforços para substituir esses trabalhadores por pessoas independentes ao grupo TotalFina e ao grupo Elf.

Se a parte notificante considerar que existem exigências ligadas à manutenção da viabilidade e da competitividade dos activos, dirigir-se-á à Comissão para prever uma extensão do prazo de [...] previsto *supra*. Na ausência de reacção da Comissão no prazo dos oito (8) dias seguintes à apresentação do pedido de extensão devidamente fundamentado e justificado, este pedido será considerado aceite pela Comissão.

A parte notificante fornecerá ao mandatário referido no ponto 20 *infra* todos os meios necessários e todas as informações que considerar úteis a fim de lhe permitir tomar conhecimento do acompanhamento da gestão corrente dos activos.

Mandatário

17. No prazo de oito (8) dias a contar da data de recepção da decisão que aprova a concentração ao abrigo do n.º 2 do artigo 8.º do Regulamento (CEE) n.º 4064/89, a parte notificante proporá à Comissão os nomes de três mandatários e comunicar-lhe-á um projecto de mandato conforme ao disposto nos presentes compromissos, estabelecendo em pormenor o âmbito do mandato, as responsabilidades do mandatário e as modalidades escolhidas para a remuneração do mandatário (sem contudo especificar o seu montante).

18. A Comissão pronunciar-se-á sobre a proposta de mandatário sobre o projecto de mandato no prazo de oito (8) dias a contar da sua recepção.

A Comissão poderá, neste prazo, aprovar ou rejeitar um ou dois ou os três mandatários propostos. Se apenas um dos três mandatários propostos for aprovado pela Comissão, a parte notificante nomeará este como mandatário. Se for aprovado pela Comissão mais de um mandatário, a parte notificante nomeará livremente um dentre eles como mandatário. Se todos os mandatários propostos forem rejeitados pela Comissão, incumbirá à Comissão escolher um mandatário que será nomeado pela parte notificante.

Se a Comissão o solicitar, a parte notificante alterará o projecto de mandato.

19. Na ausência de reacção da Comissão sobre a proposta da parte notificante no prazo de oito (8) dias a contar da recepção dessa proposta, os nomes dos três mandatários e o projecto de mandato propostos serão considerados aceites pela Comissão.

20. O mandatário será designado pela parte notificante nos cinco dias úteis seguintes à aprovação da Comissão. A remuneração do mandatário será acordada entre este e a parte notificante. Será enviada à Comissão uma cópia do mandato confiada ao mandatário.

Após a assinatura do mandato, a parte notificante não poderá introduzir qualquer alteração a este mandato sem o acordo da Comissão. A pedido do mandatário, a Comissão poderá exigir a alteração do mandato se se afigurar que este não permite plenamente ao mandatário executar as tarefas que lhe foram confiadas.

21. A missão do mandatário consistirá em:

a) Assegurar-se de que a parte notificante mantém a viabilidade e a negociabilidade dos activos e a gestão e a exploração dos activos no âmbito normal dos negócios, em conformidade com a prática anterior, até à data de cessão efectiva dos activos;

b) Comunicar regularmente à Comissão a situação de realização dos compromissos mencionados *infra* e a execução da missão do mandatário. Para este efeito, o mandatário elaborará e enviará à Comissão um relatório confidencial de quatro (4) em quatro (4) semanas, no prazo de cinco (5) dias úteis no final de cada período ou cada vez que tal lhe for solicitado.

Este relatório dirá nomeadamente respeito aos seguintes pontos:

i) Confirmar que os activos são geridos de forma a preservar o seu pleno valor económico e concorrencial, em conformidade com o disposto na alínea a) do ponto 21 *supra*;

ii) Iniciar as diligências realizadas tendo em vista a realização dos compromissos, a reacção dos terceiros contactados (cessionários potenciais, terceiros que dispõem de um direito de autorização e/ou de opção, parceiros sociais e autoridades administrativas) bem como a situação de formalização dos actos de cessão; e

iii) Identificar, se for caso disso, os aspectos do mandato que o mandatário não esteve em condições de satisfazer e as razões que justificam a não execução do mandato relativamente a este aspecto.

O mandatário enviará à parte notificante uma versão não confidencial do relatório enviado à Comissão.

c) No que diz respeito às participações no capital de empresas referidas nas alíneas a) a d) e f) a h) do ponto 26, nas alíneas a) a c) do ponto 31, no ponto 38, nas alíneas c) e d) do ponto 40 e no ponto 41 *infra*, que a parte notificante se compromete a ceder, e os postos de administrador que a parte notificante se compromete a libertar:

i) sem prejuízo do indicado *infra*, até à data de cessão efectiva das participações, exercer os direitos de voto associados às participações a ceder e tomar o lugar das pessoas fisicas que ocupam os postos a libertar ou a obter da sua parte uma procuração (salvo no que diz respeito aos postos de presidente do Conselho de Administração da CIM e da SFDM tal como indicado nas alíneas c) e v) do ponto 21), especificando-se que um posto de administrador da SFDM a libertar não poderá ser ocupado pela mandatário, nem ser objecto de uma procuração ao mandatário e que, nesse caso, o administrador em causa dará, em conformidade com as instruções do mandatário, uma procuração ao presidente da SFDM,

ii) exercer os poderes devolvidos às pessoas cujo lugar assumiu ou que lhe confiaram uma procuração em conformidade com o disposto na subalínea i) da alínea c) do ponto 21. No cumprimento desta missão, nas questões relativas a vendas importantes de activos, à distribuição de dividendos, à dissolução da empresa, à emissão de nova acções, ao aumento ou à redução do capital, o mandatário tomará em consideração a protecção dos interesses financeiros da parte notificante, e consultará a parte notificante sobre tais matérias sem lhe comunicar qualquer informação confidencial, desde que tal não prejudique a obrigação principal de se assegurar que a empresa em causa é mantida como uma entidade viável,

iii) se o mandatário considerar útil, solicitar ao grupo TotalFina ou ao grupo Elf detentor da participação a ceder e/ou às pessoas que ocupam um posto de administrador a libertar por força dos presentes compromissos, que assistam pessoalmente à totalidade ou a uma parte da Assembleia Geral ou da reunião do Conselho de Administração e, se for caso disso, que exerçam eles próprios nessa ocasião os poderes que lhes são devolvidos, desde que se abstenham de comunicar informações confidenciais relativas à empresa em causa, ao grupo TotalFina ou ao grupo Elf,

iv) de qualquer modo, quando a Assembleia Geral ou o Conselho de Administração for chamado a pronunciar-se quer sobre cessões de acções entre accionistas quer sobre a autorização de um novo accionista, o grupo TotalFina ou o grupo Elf, consoante o caso, ou os administradores que os representam terão o direito quer de instruir o mandatário sobre a posição a adoptar sobre estas questões quer de participar eles próprios na Assembleia Geral ou na reunião do Conselho de Administração que tenha esta questão na ordem de trabalhos e a tomar parte na votação sobre esta questão no limite previsto pelos estatutos da empresa em causa,

v) no que diz respeito às empresas CIM e SFDM, em que a parte notificante ocupa a presidência do Conselho de Administração (CIM e SFDM) e o posto de director-geral (SFDM), aprovar previamente os actos de política geral e as decisões estratégicas e supervisar os actos de gestão corrente realizados pelo presidente e/ou pelo director-geral das empresas em causa, com o objectivo de garantir que os activos a elas relativos são geridos de forma a preservar o seu pleno valor económico e concorrencial, sem comunicar qualquer informação confidencial à parte notificante;

d) No que se refere aos activos que não as participações nas empresas, referidos na alínea e) do ponto 26, no ponto 36 e na alínea a) do ponto 40,

i) tomar todas as decisões relativas à actividade comercial dos activos a ceder no âmbito das estruturas de gestão existentes até à data de cessão efectiva dos activos em causa, entendendo-se que a parte notificante continuará a assegurar a gestão administrativa e técnica corrente desses activos (tal como o pagamento das remunerações do pessoal directamente empregado nestes activos, as inspecções técnicas regulares, etc.) em conformidade com a prática anterior, sob a supervisão do mandatário,

ii) assegurar-se de que os activos em questão são explorados no âmbito normal dos negócios, em conformidade com a prática anterior até à data da sua cessão efectiva,

iii) garantir que foram tomadas medidas para que não seja comunicado à parte notificante qualquer informação sensível do ponto de vista da concorrência relativa aos activos, à excepção das informações necessárias à cessão desses activos nas melhores condições possíveis em conformidade com os presentes compromissos,

iv) de forma geral, assegurar a preservação do pleno valor económico e concorrencial dos activos a ceder e tomar todas as medidas adequadas para esse fim;

e) De forma geral, velar pela execução satisfatória pela parte notificante dos presentes compromissos.

22. Se a parte notificante não tiver realizado os compromissos nos prazos previstos nos pontos 5 a 7 *supra*, o mandatário terá por missão conduzir as negociações com terceiros interessados com o objectivo de vender de boa fé os activos ao melhor preço possível a um cessionário autorizado pela Comissão. Os compromissos de cessão deverão então ser concluídos num prazo máximo de [...], eventualmente prorrogado em conformidade com o disposto nos pontos 6 e 7 *supra*.

23. No caso da parte notificante não respeitar os seus compromissos de forma substancial, a Comissão poderá completar a missão do mandatário, a fim de lhe conferir todas as possibilidades de fazer respeitar os compromissos.

24. A parte notificante compromete-se a fornecer ao mandatário toda a assistência razoável bem como quaisquer informações que considere necessárias para a execução da sua missão tal como referida *supra*. A parte notificante colocará um ou vários escritórios à disposição do mandatário nas suas próprias instalações ou nas instalações das entidades objecto dos presentes compromissos. A parte notificante realizará reuniões regulares com o mandatário, consoante uma frequência acordada entre ambos, a fim de lhe fornecer todas as informações, verbais e sob a forma de documentos escritos, necessários ao exercício da sua missão. A pedido do mandatário, a parte notificante dar-lhe-á acesso aos locais objecto das cessões.

25. Quando as missões que lhe foram atribuídas forem realizadas, a parte notificante deverá solicitar à Comissão que o mandatário seja libertado da sua missão. A Comissão poderá contudo exigir a renomeação do mandatário se se afigurar posteriormente que os compromissos não foram completamente executados.

II. CONTEÚDO E MODALIDADES ESPECÍFICAS DE REALIZAÇÃO DOS COMPROMISSOS NO MERCADO DA VENDA DE PRODUTOS REFINADOS FORA DE REDE: DEPÓSITOS DE LOGÍSTICA

A. CONTEÚDO DOS COMPROMISSOS

26. A parte notificante compromete-se a ceder:

a) A totalidade da participação de 38,72 % detida pela BTT, filial a 50 % dos grupos TotalFina e Elf, no capital da CPA, proprietária ou detentora de uma participação nos depósitos CPA Rouen (região Normandia e região Parisiense), CPA Dunquerque (região Norte), STOCKBREST (região Oeste), CPA Saint Priest (região Rhône-Alpes), e SES Estrasburgo;

b) A totalidade da participação de 49 % detida pelo grupo Elf no capital da SFDM, empresa que explora para além do oleoduto DMM os quatro depósitos: SFDM Donges, SFDM La Ferté Alais, SFDM Vatry la Chaussé sur Marne e SFDM Saint Baussant;

c) A totalidade da participação do grupo Elf de 50 % na empresa CIM que é proprietária de três depósitos: CIM Le Havre, CIM Coignières e CIM Grigny;

d) A totalidade da participação directa, ou seja, 15,07 % detida pelo grupo Elf no capital da sociedade DP Fos, bem como a totalidade da participação (ou seja, 76,65 %) detida pelo grupo Elf no capital da empresa Fos Import, accionista até um nível de 10,63 % na empresa DP Fos;

e) A totalidade da empresa do depósito da FINA Port la Nouvelle e da empresa do depósito da FINA Nanterre;

f) Uma participação de 51 % no capital da empresa do depósito FINA Lorient;

g) Uma participação de 8,76 % detida pelo grupo Elf no capital da empresa EPL Lyon;

h) As participações de 6,54 % detidas pelo grupo TotalFina no capital da empresa SES Estrasburgo, depósito em que a TotalFina/Elf deixará de ter qualquer participação.

27. A parte notificante compromete-se a libertar, o mais tardar entre o fim do mandato do mandatário e a cessão efectiva do activo em causa:

a) Os três (3) postos de administrador detidos pelo grupo TotalFina e Elf no Conselho de Administração da empresa CPA;

b) Os três (3) postos de administrador detidos pelo grupo Elf no Conselho de Administração da empresa CIM;

c) Três (3) dos seis (6) postos de administrador detidos pelos grupos TotalFina e Elf no Conselho de Administração da empresa DP Fos;

d) Os três (3) postos de administrador detidos pelo grupo TotalFina no Conselho de Administração da empresa do depósito FINA de Nanterre;

e) Os três (3) postos de administrador detidos pelo grupo TotalFina no Conselho de Administração da empresa do depósito de Port la Nouvelle;

f) Dois (2) dos quatro (4) postos de administrador detidos pela TotalFina no Conselho de Administração da empresa do depósito FINA de Lorient;

g) Um (1) dos seis (6) postos de administrador detidos pelo grupo Elf no Conselho de Administração da EPL.

28. A parte notificante compromete-se para além disso, durante um período de [...] a contar da data de libertação dos postos de administrador referidos *supra*, a não aumentar a taxa de representação da TotalFina/Elf nos Conselho de Administração em causa, tal como decorre da realização dos compromissos mencionados *supra*. Em caso de alteração do número total de postos no Conselho de Administração da empresa em apreço, o número de postos detidos pela TotalFina/Elf será alterado na devida proporção, sendo este número se for caso disso arredondado para a unidade inferior sem poder ser inferior a um.

29. A parte notificante compromete-se, por um período que se inicia na data de recepção da decisão que autoriza a concentração e que termina [...] após a data de cessão efectiva do depósito considerado, a não atrair a clientela dos depósitos objecto dos presentes compromissos em que, na sequência da realização dos compromissos supramencionados, a TotalFina/Elf deixará de ter qualquer participação, tendo em vista propor-lhe contratos de locação ou direitos de passagem em depósitos pertencentes à TotalFina/Elf, ou em que a TotalFina/Elf detém uma participação, e situados na zona de atracção de clientela dos depósitos referidos nos presentes compromissos.

B. MODALIDADES DE REALIZAÇÃO

30. No que diz respeito às modalidades de realização dos compromissos que acabam de ser expostos, a parte notificante faz referência às modalidades comuns descritas *supra*, introduzindo-lhes os seguintes pormenores:

a) A parte notificante, a partir da recepção da decisão de aprovação da concentração e o acordo sobre o documento de informação referido na alínea a) do ponto 2 *supra*, consultará os diferentes operadores estabelecidos fora de França ou em França susceptíveis de estarem interessados na aquisição do todo ou parte dos activos em causa, fornecendo-lhes os dados e especificações técnicas, ambientais, contratuais, comerciais e financeiras que lhe permitam elaborar uma proposta.

b) O nome dos candidatos adquirentes do todo ou parte dos activos em causa será sujeito à aprovação da Comissão nas condições previstas nas modalidades comuns e sem prejuízo do exercício dos direitos de autorização e de opção previstos nos estatutos da CPA, SFDM, CIM, DP Fos e Fos Import, EPL e SES.

Recorda-se, no que diz respeito à SFDM e à CIM, que o ou os adquirentes das participações cedidas devem igualmente ser aprovados pelos comissários do Governo e pelas autoridades concessionárias do direito de exploração (o Governo no que diz respeito à SFDM e o Porto Autónomo do Havre no que se refere à CIM).

III. CONTEÚDO E MODALIDADES ESPECÍFICAS DE REALIZAÇÃO DOS COMPROMISSOS NO MERCADO DA VENDA DE PRODUTOS REFINADOS FORA DE REDE: OLEODUTOS DE PRODUTOS ACABADOS

A. CONTEÚDO DOS COMPROMISSOS

31. A parte notificante compromete-se a ceder:

a) A totalidade da participação de 26,60 % do grupo Elf detida no capital da empresa TRAPIL;

b) A totalidade da participação de 49 % detida pelo grupo Elf no capital da empresa SFDM, empresa de exploração do oleoduto DMM;

c) A totalidade da participação de 14,10 % detida pelo grupo Elf e uma participação de 3,50 % detida pela TotalFina no capital da empresa SPMR.

32. A parte notificante compromete-se a:

a) Propor ao GIE Groupement Pétrolier de Strasbourg (GPS), nos [...] a contar da recepção da decisão que aprova a concentração, de oferecer imediatamente uma passagem nos oleodutos pertencentes ao GPS e que ligam o ODC ao SPLS, a todos os operadores presentes na zona (SES, Bolloré, Propétrol) que o solicitem, no limite do potencial dessas estruturas a votar a favor desta proposta, especificando-se que qualquer diferendo relativo à utilização das capacidades dos oleodutos do GPS será sujeita a um perito designado de comum acordo pelas partes em causa, e, na sua ausência, ao Tribunal do Comércio de Estrasburgo;

b) Propor paralelamente à empresa SPLS a realização de trabalhos de desbloqueio do SPLS o mais rapidamente possível, a expensas da SPLS, a fim de permitir aos operadores acima referidos presentes na zona transportarem os seus produtos provenientes de e com destino ao ODC sem passar pelos depósitos do GPS, e a votarem a favor desta proposta; e

c) Mandar proceder nas instalações do GPS, a partir do termo dos trabalhos de desbloqueio do SPLS, ao tratamento colectivo dos contaminados resultantes dos tráfegos de todos os operadores.

33. A parte notificante compromete-se a libertar, o mais tardar entre o final do mandato do mandatário e a cessão efectiva do activo em causa.

a) Dois (2) lugares de administrador dos seis (6) no Conselho de Administração da empresa TRAPIL que conta com dez (10);

b) Dois (2) lugares de administrador dos cinco (5) no Conselho de Administração da empresa SPMR que conta com dez (10);

c) Quatro (4) lugares de administrador detidos pela Elf no Conselho de Administração da empresa SFDM que conta com oito (8).

34. A parte notificante compromete-se para além disso, durante um período de [...] a contar da data de libertação dos lugares de administrador referidos *supra*, a não aumentar a taxa de representação da TotalFina/Elf nos Conselhos de Administração da Trapil e da SPMR, tal como decorre da realização dos compromissos supramencionados. Em caso de alteração do número total de lugares no Conselho de Administração da Trapil e/ou da SPMR, o número de postos detidos pela TotalFina/Elf será alterado na devida proporção, sendo este número se for caso disso arredondado para a unidade inferior sem poder ser inferior a um.

B. MODALIDADES DE REALIZAÇÃO

35. No que se refere às modalidades de realização dos compromissos que acabam de ser expostos, a parte notificante faz referência às modalidades comuns descritas *supra*, introduzindo-lhe as seguintes precisões:

a) A parte notificante, a partir da recepção da decisão de aprovação da concentração e do acordo sobre o documento de informação referido na alínea a) do ponto 2 *supra*, consultará tal como indicado nas modalidades comuns, os diferentes operadores estabelecidos fora de França ou em França susceptíveis de estarem interessados na aquisição do todo ou parte dos activos em causa, fornecendo-lhes os dados e especificações técnicas, ambientais, comerciais e financeiras que lhe permitam elaborar uma proposta;

b) O nome dos candidatos adquirentes do todo ou parte destas participações será sujeito à aprovação da Comissão nas condições previstas nas modalidades comuns e sob reserva do exercício dos direitos de autorização e de opção previstos nos estatutos da Trapil, SPMR e SFDM, bem como do acordo dos comissários do Governo.

IV. CONTEÚDO E MODALIDADES ESPECÍFICAS DE REALIZAÇÃO DOS COMPROMISSOS NO MERCADO DA VENDA DE COMBUSTÍVEIS NAS AUTO-ESTRADAS

A. CONTEÚDO DOS COMPROMISSOS

36. A parte notificante compromete-se a ceder setenta (70) estações de serviço à marca Elf, TOTAL e FINA situadas nas auto-estradas que cumpram os critérios de definição de mercado adoptados pela Comissão.

Entre estas estações, 35 são da marca Elf, 26 da marca TOTAL e 9 da marca FINA.

Uma lista nominativa das setenta (70) estações de serviço objecto do presente compromisso, especificando as auto-estradas em que se encontram situadas, a empresa concessionária da auto-estrada de que dependem se for caso disso, a sua actividade anual da venda de combustíveis e da venda de produtos diversos, bem como a data do termo do seu contrato de subconcessão, encontram-se no anexo 1 ao presente documento.

B. MODALIDADES DE EXECUÇÃO

37. No que diz respeito às modalidades de realização dos compromissos que acabam de ser expostos, a parte notificante faz referência às modalidades comuns descritas *supra*, introduzindo ai as seguintes precisões:

a) A parte notificante, a partir da recepção da decisão de aprovação da concentração e do acordo sobre o documento de informação referido na alínea a) do ponto 2 *supra*, procederá fora de França e em França à consulta geral dos operadores, tal como identificados nas modalidades comuns, susceptíveis de estarem interessados nas participações referidas. Para lhes permitir elaborar essas propostas, a parte notificante enviará aos operadores susceptíveis de estarem interessados na aquisição das participações mencionadas o conjunto dos dados e especificações contratuais, ambientais, comerciais, técnicas e financeiras relativas às estações de serviço em causa;

b) A cessão das estações de serviço assumirá a forma de uma transferência a título oneroso das autorizações acordadas pelas empresas concessionárias de auto-estradas bem como das instalações, mobiliário, equipamento, aparelhagem e utensílios necessários à sua exploração.

O pessoal de exploração directamente ligado ao ponto de venda será transferido com este.

A parte notificante especifica que os únicos activos corpóreos ou incorpóreos presentes ou utilizados nas estações de serviço em causa que não forem cedidos, são os activos relativos a um direito de propriedade intelectual ou a um saber-fazer próprio da parte notificante e nomeadamente o mobiliário típico da marca e os sistemas informáticos de gestão que lhe pertencem;

c) A fim de permitir o restabelecimento imediato de uma concorrência efectiva e duradoura, a parte notificante compromete-se a propor aos adquirentes do todo ou parte das estações de serviço cedidas, a transferência do pessoal necessário à gestão administrativa, comercial e contabilística.

O número, as funções e as modalidades de transferência desses trabalhadores, serão estudados caso a caso, em função nomeadamente dos desejos dos adquirentes, do número de estações de serviço que retomam e do método de gestão que pretendem aplicar (gestão directa ou gestão mediante arrendamento).

Para além disso, a parte notificante compromete-se a informar os cessionários das estações de serviço da possibilidade de concluir com eles, a título transitório, um contrato de gestão administrativa dos pontos de venda em causa pelo tempo que lhe será necessário para criar a sua própria infra-estrutura de gestão. A parte notificante compromete-se a celebrar esse tipo de contrato com os cessionários que o solicitarem.

Até à cessão efectiva das estações em causa, a parte notificante compromete-se a abastecer as estações ao preço de cessão interno.

Durante o mesmo período, o preço de venda dos combustíveis nas estações em causa será fixado pelo mandatário com base na evolução da cotações Platt's e dos objectivos de margem que terá determinado tendo em vista manter a viabilidade, a competitividade e a negociabilidade das referida estações;

d) A parte notificante compromete-se a informar o cessionário da possibilidade de permitir aos detentores dos cartões GR e Eurotrafic da TotalFina e dos cartões Elf CREDIT e PAN da Elf de utilizarem estes cartões nas estações cedidas em que estes cartões são aceites à data da notificação da decisão de aprovação da concentração, durante um período de [...] no máximo a contar da data de cessão efectiva da estação de serviço em causa, desde que o cessionário não disponha de um sistema de cartão para a venda de combustíveis directamente concorrente dos cartões TotalFina e Elf referidos *supra* e que adira às condições de gestão dos cartões em questão, tal como estabelecidas no contrato celebrado com uma filial da TRD SA, denominada *Centre de Management de Transactions Monétiques SA* (definição dos produtos e serviços fornecidos pelo cartão, especificações informáticas, financeiras, administrativas e comerciais relativas ao sistema do cartão, responsabilidades e reclamações, facturação e regulação dos fornecimentos, cobrança dos créditos, despesas de tratamento e de administração, modalidades comerciais e financeiras, duração e cláusula de atribuição de competência).

Se o cessionário o solicitar, a parte notificante compromete-se a concluir com ele um acordo tendo em vista permitir aos detentores dos cartões em questão de os utilizarem nas estações cedidas durante um período de [...] no máximo, a contar da data de cessão efectiva da estação de serviço em causa, desde que e enquanto as condições mencionadas no parágrafo anterior à alínea d) do ponto 37 continuarem a ser satisfeitas.

A parte notificante especifica que não influenciará os termos e condições da oferta de combustíveis e de outros produtos nas estações cedidas através da aplicação dos sistemas de cartão em questão a estas estações, prevalecendo este compromisso, de qualquer forma, sobre as consequências resultantes da adesão do ou dos cessionários ao sistema de gestão dos cartões.

No que diz respeito aos cartões que não os pertencentes por direito à TotalFina e à Elf, tal como os cartões DKV e UTA, utilizados nas estações cedidas, a parte notificante compromete-se a realizar as diligências previstas no ponto 14 *supra*;

e) Qualquer adquirente potencial do todo ou de parte destas estações deverá estar em condições de dar resposta às exigências dos cadernos de encargos e dos regulamentos de consulta das empresas concessionárias da auto-estrada.

Por conseguinte, os operadores que pretendam apresentar uma proposta de aquisição deverão poder comprovar uma experiência directa ou indirecta na exploração de uma rede de estações de serviço, qualquer que ela seja;

f) As propostas apresentadas pelos candidatos adquirentes poderão dizer respeito quer a uma única estação de serviço quer a um conjunto de estações, quer à totalidade das estações objecto do presente compromisso.

Estas propostas poderão ser acompanhadas, na totalidade ou em parte, de propostas de acordos de permutas de activos da mesma natureza ou não, fora de França.

A parte notificante reserva-se o direito de, em caso de oferta equivalente, dar prioridade às propostas relativas à totalidade ou a um conjunto significativo de estações de serviço e às propostas que incluam permutas de activos;

g) A fim de facilitar a realização do compromisso, qualquer oferta de aquisição de cinco (5) estações de serviço ou mais deverá dizer respeito na devida proporção às estações de serviço cujo contrato de subconcessão chegue a termo até 2005. A parte notificante poderá igualmente acordar uma prioridade às propostas que digam respeito a um conjunto de cinco (5) estações ou mais em relação às propostas que digam respeito a quatro (4) estações e menos que não incluam a obrigação referida no período anterior;

h) A parte notificante apresentará a ou as propostas de aquisição que tiver aceite, por um lado para acordo das empresas concessionárias da auto-estrada em causa e, por outro, para acordo do ou dos gestores arrendatários eventualmente em causa.

Em caso de recusa apresentada pela empresa concessionária das auto-estradas e/ou pelo gestor arrendatário, a parte notificante poderá, quer propor a substituição da estação de serviço em causa por uma outra estação de serviço, quer apresentar para acordo o candidato que tenha feito a melhor segunda oferta. Para este efeito, a parte notificante apresentará um pedido devidamente fundamentado e justificado à Comissão. A parte notificante contactará igualmente as autoridades francesas responsáveis pela concorrência.

Se a Comissão não tiver rejeitado este pedido por escrito num prazo de dez (10) dias úteis a contar da sua recepção, a proposta da parte notificante deverá ser considerada como aceite.

Na hipótese de uma substituição de estação, a parte notificante confirma que a nova estação de serviço que será proposta deverá ter as mesmas características que a estação de serviço inicial e nomeadamente ter um volume de venda de combustíveis e um volume de negócios relativamente às vendas de produtos diversos equivalentes, ter uma data de fim de validade de subconcessão próxima e (salvo no caso em que tal se revelar impossível, uma vez que a necessidade de substituição resulta da recusa de autorização da empresa de auto-estradas) e estar situada na mesma zona geográfica. Por outro lado, uma tal substituição de estação de serviço não deverá pôr em causa o peso económico e competitivo global da proposta inicial;

i) Incumbirá aos concessionários efectuarem, de acordo com as empresas concessionárias da auto-estrada em causa, os trabalhos necessários para a transferência da subconcessão, não podendo a parte notificante ser responsabilizada pelos prazos de aplicação, na sequência da conclusão dos acordos de cessão.

V. CONTEÚDO E MODALIDADES ESPECÍFICAS DE REALIZAÇÃO DOS COMPROMISSOS NO MERCADO DA VENDA DE COMBUSTÍVEIS PARA REACTORES EM TOULOUSE-LAGNAC E EM LYON-SATOLAS

A. CONTEÚDO DOS COMPROMISSOS

38. A parte notificante compromete-se a ceder:

a) A participação de 50 % detida pela Elf no GAT (Groupement pour l'Avitaillement de Toulouse-Blagnac), e

b) A participação de 50 % detida pela Elf no GALYS (Groupement pour l'Avitaillement de Lyon-Satolas).

B. MODALIDADES DE EXECUÇÃO

39. No que diz respeito às modalidades de realização dos compromissos que acabam de ser expostos, a parte notificante faz referência às modalidades comuns descritas *supra*, introduzindo-lhes as seguintes precisões:

a) A parte notificante, a partir da recepção da decisão de aprovação da concentração e do acordo sobre o documento de informação a que se refere a alínea a) do ponto 2 *supra*, procederá fora de França e em França à consulta geral dos operadores, tal como identificados nas modalidades comuns, susceptíveis de estarem interessados nas participações mencionadas. A fim de lhes permitir elaborar tais propostas, a parte notificante enviará aos operadores susceptíveis de estarem interessados na aquisição das participações mencionadas o conjunto dos dados e especificações contratuais, ambientais, comerciais, técnicas e financeiras relativas ao acesso ao GAT e ao GALYS;

b) O cessionário das participações deverá satisfazer as condições objectivas de admissão previstas nos estatutos do GAT e do GALYS.

VI. CONTEÚDO E MODALIDADES ESPECÍFICAS DE REALIZAÇÃO DOS COMPROMISSOS NO MERCADO DO GPL

A. CONTEÚDO DOS COMPROMISSOS

40. A parte notificante compromete-se a:

a) Ceder 100 % da participação detida pelo grupo Elf no capital da empresa Elf ANTARGAZ, empresa que tem por objecto a comercialização do GPL, a título da sua actividade GPL na França metropolitana;

b) Serão excluídas da presente cessão:

— as participações detidas pela Elf Antargaz nas filiais que exerçam uma actividade GPL fora da França metropolitana,

— as participações detidas pela Elf Antargaz por conta da Elf ANTAR FRANCE em empresas situadas em França ou no estrangeiro que não exerçam uma actividade GPL.

Antes da realização efectiva da cessão dos títulos Elf Antargaz, a parte notificante procederá à transferência das participações excluídas, tais como indicadas *supra*, em beneficio da Elf ANTAR FRANCE. Esta transferência será previamente sujeita à aprovação do mandatário que consultará a Comissão;

c) A cessão dos títulos Elf Antargaz, para além dos activos e empresas directa e integralmente detidas pela Elf Antargaz, inclui igualmente as participações detidas pela Elf Antargaz nas empresas seguintes em França:

— GIE NORGAL: 52,67 %

A parte notificante, anteriormente à cessão, proporá e votará a favor de uma alteração dos estatutos da Norgal destinada a inserir nestes estatutos a repartição da capacidade na Norgal, tal como existe actualmente e consta do anexo 2 aos presentes compromissos.

A parte notificante compromete-se a prosseguir o contrato de *pool* criado para o abastecimento com o outro accionista actual da Norgal, durante um período de [...], a contar da data de cessão efectiva do depósito, e se o cessionário o solicitar e se o outro actual accionista da Norgal estiver de acordo, de associar o cessionário a este contrato de *pool*.

— RHONE GAZ SA: 50,62 %

— SIGAP-OUEST SARL: 66,67 %

— WOGEGAL SA: 100 %

— GAZ EST DISTRIBUTION SA: 100 %

— NORD GPL SA: 100 %

— GIE FLOREGAZ: 90 %

— MIDI PYRENEES GAZ SA: 75 %

— COBOGAL SA: 5 %

A parte notificante compromete-se a prosseguir durante um período de [...] a contar da data de cessão efectiva dos títulos o contrato de abastecimento comum com o outro accionista actual da Cobogal.

A parte notificante compromete-se igualmente a propor ao adquirente títulos e, se este o solicitar e se o outro accionista actual da Cobogal estiver de acordo, associá-lo a este contrato de abastecimento comum. Caso contrário, a parte notificante compromete-se a propor ao adquirente títulos, se este o solicitar, um contrato de fornecimento por um período de [...] nas condições do grupo TotalFina majoradas de outros eventuais montantes.

— SP de QUEVEN: 50 %

— SP BUS PARIS: 50 %

— GIE GPL BUS: 25 %

— GIE GROUPEMENT TECHNIQUE CITERNE: 20 %;

d) A cessão dos títulos Elf Antargaz irá juntar-se à cessão das participações detidas pelo grupo Elf nas empresas que se seguem, **a titulo da actividade GPL** na França **metropolitana**:

— SOBEGAL SA (centros de enchimento de LACQ, NERAC, RODEZ e centros de distribuição por grosso de DOMENE): 78 % do grupo Elf

— GEOGAZ SA: 16,67 % do grupo Elf

— GEOVEXIN SA: 44,9 % do grupo Elf;

e) Por outro lado, a parte notificante compromete-se a libertar nos prazos previstos para a cessão efectiva dos activos e nas condições previstas nas modalidades comuns de realização dos compromissos, os lugares de administradores ocupados pelo grupo Elf nas empresas incluídas no perímetro da presente cessão.

41. A parte notificante compromete-se, por um período que se inicia na data de recepção da decisão que autoriza a concentração e que termina [...] após a data de cessão efectiva da participação detida pelo grupo Elf na Elf Antargaz, a não atrair a clientela da Elf Antargaz.

B. MODALIDADES DE REALIZAÇÃO

42. No que diz respeito às modalidades de realização do presente compromisso, a parte notificante faz referência às modalidades comuns que foram expostas anteriormente, introduzindo-lhes as precisões seguintes:

a) O nome do ou dos candidatos adquirentes do todo ou parte da participação em causa será apresentado à aprovação da Comissão nas condições previstas nas modalidades comuns;

b) A parte notificante, a partir da recepção da decisão de aprovação da concentração, consultará tal como indicado nas modalidades comuns, os diferentes operadores estabelecidos fora de França ou em França susceptíveis de estarem interessados na aquisição do todo ou parte da participação em causa, fornecendo-lhes os dados e especificações comerciais, técnicas e financeiras que lhes permitam elaborar uma proposta;

c) Na hipótese de a Vitogaz se candidatar como adquirente dos títulos da Elf Antargaz, a parte notificante compromete-se a não se opor a essa aquisição. Se a Vitogaz fosse o cessionário escolhido para os títulos da Elf Antargaz, a parte notificante compromete-se a ceder a participação (34 %) que detém no capital da Vitogaz nas condições de forma e de prazo previstas nos acordos que associam a parte notificante ao outro accionista da Vitogaz.

43. A parte notificante especifica que os elementos relativos a um direito de propriedade intelectual e/ou industrial, ou de um saber-fazer próprio da parte notificante serão transferidos com as participações em causa na medida em que forem utilizados no âmbito da actividade GPL da Elf Antargaz na França metropolitana, à excepção das marcas pertencentes e/ou exploradas pelo grupo Elf, bem como aplicações informáticas de gestão que lhe pertencem.

A parte notificante concederá ao cessionário uma licença que lhe permita utilizar as marcas exploradas pelo grupo Elf na actividade GPL na França metropolitana por um período máximo de [...] a contar da data de cessão efectiva.

No caso de os elementos relativos a um direito de propriedade intelectual e/ou industrial, ou de um saber-fazer próprio da parte notificante transferidos com as participações em causa abrangerem um território mais alargado do que a França metropolitana, a cessão desses elementos estará sujeita à concessão pelo cessionário à parte notificante de uma licença gratuita por um período equivalente à do direito de propriedade intelectual e/ou industrial ou do saber-fazer cedido, que permita à parte notificante utilizar estes elementos fora da França metropolitana.

44. Enquanto as participações em causa não tiverem sido cedidas a um adquirente, a parte notificante assegurar-se-á de que a Elf Antargaz é gerida como uma entidade distinta e vendável, que possui contas de gestão próprias e notificará a direcção da Elf Antargaz que a empresa será gerida numa base independente e sob a supervisão do mandatário, a fim de garantir a manutenção da sua rendibilidade e do seu valor no mercado.

45. Após a cessão efectiva dos títulos da Elf Antagaz, a parte notificante compromete-se a informar o adquirente da possibilidade de concluir com ela, a título transitório e por um período de [...], um contrato de abastecimento não exclusivo, a fim de lhe permitir garantir os seus abastecimentos durante o período necessário à procura de soluções alternativas.

Nome dos centros intermédios	Eixo	Empresa de auto-estrada	Portagem	Gestão	Fim da concessão	Débito em m^3	Volume de negócios	Duas estações seguidas/Uma estação de serviço entre duas outras	
Translay Est	A28	DDE	Não	Elf	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Jonchets les Récompenses	A5	SAPRR	Sim	Elf	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Roucas	A7	ASF	Não	Total	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Scoperta	A8	ESCOTA	Sim	Elf	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Porte-la-Drôme	A49	AREA	Sim	Total	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Savignac	A62	ASF	Sim	Total	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Beuzeville Sud	A13	SAPN	Sim	Elf	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Deux Mers	A62	ASF	Sim	Total	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Verdun Sud	A4	SANEF ex APPEL	Sim	Total	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Beaune-les-Mines	A20	DDE	Não	Total	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
La Courneuve	A1	SANEF	Não	Elf	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Saint Léger	A1	SANEF	Sim	Elf	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Nome dos centros intermédios	Eixo	Empresa de auto-estrada	Portagem	Gestão	Fim da concessão	Débito em m³	Volume de negócios	Duas estações seguidas/Uma estação de serviço entre duas outras	
Assevillers	A1	SANEF	Sim	Elf	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Saugon	A10	ASF	Sim	Total	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Usseau	A10	Cofiroute	Sim	Total	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Fenioux Est	A10	ASF	Sim	Elf	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Jaunay Clan	A10	Cofiroute	Sim	Elf	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Poitiers Chince	A10	Cofiroute	Sim	FINA	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Meung	A10	Cofiroute	Sim	Elf	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Fenioux Ouest	A10	ASF	Sim	Elf	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Parce	A11	ASF	Sim	Total	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Porte d'Angers Sud	A11	Cofiroute	Não	FINA	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
La Pivardière	A11	Cofiroute	Sim	Elf	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Rosny Sud	A13	SAPN	Sim	Elf	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Saint Hilaire	A26	SANEF	Sim	Total	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Souchez	A26	SANEF	Sim	Total	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Champ Rolland	A26	SANEF	Sim	Total	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Rumancourt	A26	SANEF	Sim	Elf	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Esterel	A8	ESCOTA	Sim	Elf	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
La Combe Ronde	A36	SAPRR	Sim	Elf	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Bois Guillerot	A36	SAPRR	Sim	Elf	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Jura	A39	SAPRR	Sim	FINA	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Nome dos centros intermédios	Eixo	Empresa de auto-estrada	Portagem	Gestão	Fim da concessão	Débito em m³	Volume de negócios	Duas estações seguidas/Uma estação de serviço entre duas outras	
Saverne	A4	SANEF	Sim	Total	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Valmy	A4	SANEF ex APPEL	Sim	Total	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Brumath Ouest	A4	SANEF	Não	Elf	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Tardenois Sud	A4	SANEF	Sim	FINA	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Tardenois Nord	A4	SANEF	Sim	Elf	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Verdun	A4	SANEF ex APPEL	Sim	Total	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Valleiry	A40	ATMB	Sim	Elf	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Bonneville Nord	A40	AREA	Sim	Elf	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Cesardes	A41	AREA	Sim	Total	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Le Guiers	A43	AREA	Sim	Elf	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Arclusaz	A43	AREA	Sim	FINA	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
L'Abis	A43	AREA	Sim	Elf	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Voreppe	A48	AREA	Não	Total	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Jonchets	A5	SAPRR	Sim	Total	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Chien Blanc	A6	SAPRR	Sim	Total	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Graveyron	A6	SAPRR	Não	Total	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Maison Dieu	A6	SAPRR	Sim	Total	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Les Chères	A6	SAPRR	Não	FINA	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Acheres Est	A6	SAPRR	Sim	Elf	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
La Ferté	A6	SAPRR	Sim	Elf	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Beaune Merceuil	A6	SAPRR	Sim	Elf	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Nome dos centros intermédios	Eixo	Empresa de auto-estrada	Portagem	Gestão	Fim da concessão	Débito em m³	Volume de negócios	Duas estações seguidas/Uma estação de serviço entre duas outras	
Nemours	A6	SAPRR	Sim	Elf	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Dardilly	A6	DDE	Não	Elf	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Naurouze	A61	ASF	Sim	Total	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Arzens	A61	ASF	Sim	Total	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Bazadais Nord	A62	ASF	Sim	Elf	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Lacq Nord	A64	ASF	Sim	Elf	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Mornas les Adrêts	A7	ASF	Sim	Elf	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Crousilles	A7	ASF	Sim	Total	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
L'Allier Doyet	A71	SAPRR	Sim	FINA	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
L'Allier Saulzet	A71	SAPRR	Sim	FINA	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Salbris Ouest	A71	Cofi-route	Sim	Elf	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
La Lozaire	A75	DDE	Não	FINA	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
L'Aval le Coudray	A81	Cofi-route	Sim	Elf	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Tavel	A9	ASF	Sim	Total	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Villemolaque	A9	ASF	Sim	Total	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Fabergues Sud	A9	ASF	Sim	Elf	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Fabergues Nord	A9	ASF	Sim	Elf	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

ANEXO 2

ESTRUTURA NORGAL

	Participação	Direitos de capacidade de armazenagem			
		Propano (P1)	% Propano (P1)	Butano (P2)	% Butano (P2)
TotalFina	26,40 %	[...]	[...]	[...]	[...]
Elf	52,66 %	[...]	[...]	[...]	[...]
Vitogaz	20,94 %	[...]	[...]	[...]	[...]
Total	100,00 %	[...]	[...]	[...]	[...]