

Deres ref.:

Vår ref.: 2007/877
MAB JAPF 473.8

Dato: 1. februar 2008

Vedtak V2008 – 3 - AS Norske Shell – spesifiserte eiendeler fra YX Energi Norge AS - konkurranseloven § 16 – inngrep mot foretakssammenslutning

Konkurransetilsynet viser til brev av 7. januar 2008, hvor det ble varslet at Konkurransetilsynet vurderer å gripe inn mot foretakssammenslutningen mellom AS Norske Shell ("Shell") og spesifiserte eiendeler fra YX Energi Norge AS ("YX"). Det vises for øvrig til partenes kommentarer til varselet i brev av 11. januar 2008 og 23. januar 2008 samt øvrig kontakt i saken. Med dette oversendes vedtak om inngrep mot foretakssammenslutningen etter konkurranseloven § 16¹.

1 Innledning

1.1 Sakens bakgrunn

I henhold til avtale av 27. august 2007 mellom AS Norske Shell og YX Energi Norge AS erverver Shell bruksrett til eiendommer med tilhørende drivstoffinfrastruktur (pumper, tanker, overbygg etc.) ved 92 bensinstasjoner i Norge eid av YX. YX eller tredjemenn vil fortsatt være eier av eiendommene, og YX vil fortsatt eie infrastrukturen, men Shell vil gjennom ovennevnte avtale erverve en eksklusiv bruksrett. Shell oppnår med dette kontroll over salget av drivstoff fra de omfattede 92 stasjonene. De overordnede prinsippene for gjennomføringen av det ovennevnte er regulert i et avtaleverk bestående av flere avtaler. Kontroll over stasjonenes utsalg av kiosk- og dagligvarer blir ikke endret som følge av avtalene mellom YX og Shell.

Den 29. august 2007 ble det inngitt alminnelig melding om foretakssammenslutningen. Konkurransetilsynet påla fullstendig melding 19. september 2007. Fullstendig melding ble mottatt 26. september 2007.

Konkurransetilsynet har innhentet informasjon fra konkurrenter og kommuner i ulike deler av landet. I tillegg har det vært avholdt møter mellom Shell, YX og Konkurransetilsynet 7. september 2007, 18. desember 2007 og 25. januar 2008. Shell har også inngitt skriftlige innspill underveis i saksbehandlingen, og selskapet har fortløpende fått innsyn i sakens dokumenter.

Begrunnet varsel om inngrepsvedtak ble sendt partene 7. januar 2008. Konkurransetilsynet mottok partenes kommentarer til det begrunnede varselet i brev av 11. januar 2008 og 23. januar 2008.

¹ Lov av 5. mars 2004 nr. 12 om konkurranse mellom foretak og kontroll med foretakssammenslutninger.

Det er gjennom foretakssammenslutningen kun en del av virksomheten til YX som overtas. YX beholder etter den meldte transaksjonen de 291 stasjoner som ikke omfattes av ovennevnte avtaleverk. Dette innebærer at selv om YX' totale antall stasjoner reduseres gjennom foretakssammenslutningen, vil antallet bensinstasjonkjeder på landsbasis fortsatt være det samme.

Tilsynet har i vurderingen av foretakssammenslutningen undersøkt virkninger i en rekke områder, med utgangspunkt i de områdene hvor de berørte stasjonene befinner seg. De 92 stasjonene som omfattes av foretakssammenslutningen er spredt over hele landet, dog med tyngdepunkt i Sør-Norge. I enkelte områder medfører foretakssammenslutningen ingen endring i markedskonsentrasjon fordi Shell ikke er til stede før transaksjonen. Videre har tilsynet for de fleste lokale områder hvor partene har overlappende virksomhet funnet at foretakssammenslutningen ikke vil føre til eller forsterke en vesentlig begrensning av konkurransen. Dette vedtaket omhandler to lokale markeder i Egersund- og Fåvangområdet.

Partene opplyste i brev av 11. januar 2008 at de som følge av Konkurransetilsynets begrunnede varsel har inngått en tilleggsavtale som innebærer at Shell likevel ikke overtar kontroll over salg av drivstoff fra YX-stasjonen i Egersund og YX-stasjonen på Fåvang.

1.2 Fristberegning

I henhold til konkurranseloven § 20 tredje ledd første punktum må Konkurransetilsynet senest innen 70 virkedager etter at fullstendig melding ble mottatt, legge frem begrunnet forslag til inngrepsvedtak. Konkurransetilsynet mottok fullstendig melding 26. september 2007, og la 7. januar 2008 frem begrunnet forslag til inngrepsvedtak i henhold til konkurranseloven § 20 tredje ledd. Konkurransetilsynet mottok partenes kommentarer til det begrunnede varselet 11. januar og 23. januar 2008.

Konkurransetilsynet må i henhold til konkurranseloven § 20 tredje ledd treffe et endelig vedtak senest 15 virkedager etter at Konkurransetilsynet har mottatt partenes uttalelser.

Vedtaket er således rettidig.

2 Partene i saken

2.1 AS Norske Shell

AS Norske Shell er en del av the Royal Dutch Shell Group ("Shell-gruppen").

Shell-gruppen er et globalt oljeselskap med virksomhet hovedsakelig innenfor leting, produksjon og salg av olje og gass, som igjen benyttes til produksjon av drivstoff og andre petrokjemiske produkter.

Shells oppstrømsvirksomhet i Norge omfatter all lete-, utviklings- og produksjonsvirksomhet knyttet til utvinning av olje og gass på den norske kontinentalsokkelen. I tillegg omfattes diverse aktiviteter knyttet til distribusjon og salg av gass.

Denne foretakssammenslutningen finner sted i nedstrømsvirksomheten, som omfatter raffinering, distribusjon, salg og markedsføring av oljeprodukter og drivstoff gjennom et nettverk av bensinstasjoner.

Shell eier 21 prosent av Mongstad Raffinering DA, og selskapet opererer 462 bensinstasjoner i Norge, hvorav 405 stasjoner er bemannet og 57 stasjoner ubemannet. Det er etablert et distribusjons- og salgsapparat med depoter, kontorer og salgsapparater i hele Norge.

Shell hadde i 2006 en omsetning i Norge på MNOK 26 336 og et driftsresultat etter skatt samme år på MNOK 4 334.

2.2 YX Energi Norge AS

YX Energi Norge AS er 100 prosent eid av YX Holding AS, som igjen er en del av Reitangruppen AS. Reitangruppen har hovedsakelig virksomhet innen dagligvarehandel (Rema 1000) og kioskhandel (7-Eleven), finansinvesteringer og eiendom. Reitan Servicehandel driver 7-Eleven på lisens i Norge, Sverige, Danmark og Finland.

YX Holding AS har hovedsakelig virksomhet innen salg, distribusjon og markedsføring av oljeprodukter i Norge og Danmark, i tillegg til drift og utvikling av eiendommer eid av selskapet. Reitangruppen overtok i 2006 Hydro Texaco i Norge og Danmark, inkludert varemerkene "YX" og "UNO-X". Drivstoffvirksomheten er organisert gjennom selskapet YX Energi AS, som omfatter bensinstasjoner både av varemerket YX og UNO-X.

I Norge opererer YX 382 bensinstasjoner, hvorav 270 stasjoner er bemannede YX-stasjoner og 112 er ubemannede UNO-X-stasjoner. Av de 270 YX-stasjonene er [1 tall ...]* eid av YX, mens [1 tall ...] er forhandlereid.

Foretakssammenslutningen omfatter 92 YX-stasjoner eid av YX med en omsetning knyttet til salg av drivstoff i 2006 på MNOK [1 tall ...].

3 Konkurransetilsynets kompetanse

3.1 Særlig om forholdet til konkurransereglene i EU og EØS

EØS-avtalen artikkel 57 fastsetter regler for kompetansefordeling mellom Europakommisjonen, EFTAs overvåkingsorgan og nasjonale konkurransemyndigheter. Konkurransetilsynet har kun kompetanse til å føre tilsyn med foretakssammenslutninger som ikke er av fellesskaps- eller EFTA-dimensjon. Hvorvidt en foretakssammenslutning har fellesskaps- eller EFTA-dimensjon, avhenger av om de berørte foretak har en omsetning som overstiger terskelverdiene i artikkel 1 nr 2 eller 3 i forskrift av 4. desember 1992 nr. 964 om materielle konkurranseregler i EØS-avtalen kapittel XIV, jf. artikkel 1 nr. 2 og nr. 3 i rådsforordning 139/2004/EF (fusjonsforordningen). Terskelverdiene for at sammenslutningen skal kunne regnes for å ha fellesskaps- eller EFTA-dimensjon, er ikke oppfylt i nærværende sak, og Konkurransetilsynet har følgelig kompetanse til å behandle saken.

3.2 Vilkårene for inngrep

3.2.1 Generelt

Etter konkurranseloven § 16 første ledd skal Konkurransetilsynet gripe inn mot en foretakssammenslutning dersom tilsynet finner at "den vil føre til eller forsterke en vesentlig begrensning av konkurransen i strid med lovens formål". Lovens formål er å fremme konkurranse for derigjennom å bidra til effektiv bruk av samfunnets ressurser, jf. konkurranseloven § 1 første ledd. Ved anvendelsen skal det tas "særlig hensyn til forbrukernes interesser", jf. konkurranseloven § 1 annet ledd.

3.2.2 Foretakssammenslutning

For at Konkurransetilsynet skal gripe inn mot ervervet, må det foreligge en foretakssammenslutning i lovens forstand. Ifølge konkurranseloven § 17 første ledd bokstav b foreligger det en foretakssammenslutning dersom ett eller flere foretak, direkte eller indirekte, helt eller delvis, varig overtar kontrollen over ett eller flere andre foretak.

Shell overtar ved avtale kontroll over eiendommer med tilhørende drivstoffinfrastruktur og salg av drivstoff fra 92 bensinstasjoner i Norge eid av YX. Tilsynet legger til grunn at avtalen

* Unntatt etter offentlighetsloven § 5 a, jf. forvaltningsloven § 13 første ledd nummer 2. Gjelder også senere opplysninger som er slettet og erstattet med klammer.

medfører at Shell på varig basis overtar kontroll over deler av YX' virksomhet, slik at vilkårene i konkurranseloven § 17 er oppfylt.

3.2.3 Konkurransbegrensningskriteriet

Konkurransetilsynet skal gripe inn mot foretakssammenslutninger som fører til eller forsterker en vesentlig begrensning av konkurransen i strid med lovens formål. I uttrykket "føre til eller forsterke" ligger et krav om at det må være årsakssammenheng mellom foretakssammenslutningen og konkurransebegrensningen.

Spørsmålet om foretakssammenslutningen mellom Shell og spesifiserte eiendeler fra YX fører til eller forsterker en vesentlig begrensning av konkurransen, behandles i punkt 5.

3.2.4 Effektivitetsgevinster

Dersom foretakssammenslutningen fører til eller forsterker en vesentlig begrensning av konkurransen, må det videre avklares om foretakssammenslutningen medfører effektivitetsgevinster som kan oppveie de eventuelle negative virkningene av sammenslutningen, jf. formålsbestemmelsen i konkurranseloven § 1.

Mulige effektivitetsgevinster drøftes i punkt 5.4.3.

3.2.5 Forholdsmessighet og godkjenning av oppkjøp på vilkår

Det fremgår av konkurranseloven § 16 tredje ledd at inngrep kan godkjennes på vilkår. Forutsetningen for at en foretakssammenslutning kan godkjennes på vilkår er at vilkårene avhjelper konkurransebegrensningen som oppstår, og er forholdsmessige.

Forholdsmessighet og godkjenning på vilkår drøftes i punkt 6.3.

3.2.6 Velfungerende nordisk marked, jf. konkurranseloven § 16 fjerde ledd

Etter konkurranseloven § 16 fjerde ledd kan inngrep etter første og annet ledd ikke finne sted dersom det foreligger "et velfungerende nordisk eller europeisk marked og foretakssammenslutningen eller ervervet etter annet ledd heller ikke virker negativt for norske kunder".

Konkurransetilsynet har under punkt 4 foretatt en markedsavgrensning. Analysen viser at de relevante markedenes geografiske utstrekning er lokale. Det foreligger således ikke et velfungerende nordisk eller europeisk marked som Norge er en del av i lovens forstand, og § 16 fjerde ledd kommer ikke til anvendelse.

3.3 Partenes tilleggsavtale

I brev av 11. januar 2008 fikk Konkurransetilsynet opplyst at partene som følge av tilsynets begrunnede varsel av 7. januar 2008 har inngått en tilleggsavtale som innebærer at Shell likevel ikke skal overta kontroll over salg av drivstoff fra YX stasjonen i Egersund og YX stasjonen på Fåvang.

Partene legger til grunn at tilsynet på denne bakgrunn vil avslutte saken. I et notat av 23. januar 2007 har partene utdypet sine anførsler, og det anføres blant annet at Konkurransetilsynet ikke har hjemmel til å fatte vedtak etter inngåelsen av tilleggsavtalen.

Konkurransetilsynet har kompetanse til å gripe inn mot den meldte foretakssammenslutningen i henhold til konkurranseloven § 16. Det faktum at partene har valgt å justere den meldte foretakssammenslutningen gjennom en tilleggsavtale etter at Konkurransetilsynet har sendt begrunnet varsel om inngrep, endrer ikke Konkurransetilsynets inngrepskompetanse i denne saken.

4 Det relevante marked

4.1 Innledning

For å kunne vurdere foretakssammenslutningens konkurransemessige virkninger, må Konkurransetilsynet avgjøre hvilke markeder som berøres av ervervet. Generelt vil en kjøper ta beslutninger basert på egenskapene ved produktene og tilbydernes lokalisering. Det avgrenses derfor et såkalt relevant marked, som deles inn i det relevante produktmarkedet og det relevante geografiske markedet. I avgrensningen henter Konkurransetilsynet veiledning fra EFTAs overvåkningsorgans kunngjøring om avgrensning av det relevante marked (heretter EFTAs kunngjøring)².

Markedsavgrensningen er i konkurranseretten et redskap blant annet for å beregne markedsandeler og konsentrasjonen i markedet. Markedskonsentrasjonen er en indikator på konkurranseforholdene, og vil således være et utgangspunkt for vurderingen av foretakssammenslutningens virkninger.

4.2 Det relevante produktmarkedet – markedet for salg av drivstoff

Avgrensning av det relevante produktmarkedet foretas ut fra en vurdering av hvilke produkter etterspørerne anser som innbyrdes substituerbare³. Substituerbarhet måler i hvilken grad etterspørerne vurderer at et sett produkter dekker samme behov basert på produktenes egenskaper, priser eller anvendelsesformål. Jo bedre substitutt et produkt er til produktet partene tilbyr, desto større er sannsynligheten for at dette produktet inngår i det relevante produktmarkedet.

I EFTAs kunngjøring tas det utgangspunkt i SSNIP-testen⁴ ved avgrensning av det relevante produktmarkedet. Denne testen går ut på om en hypotetisk monopolist lønnsomt kan gjennomføre en fem til ti prosent varig prisøkning. Dersom dette er lønnsomt, vil normalt ikke andre produkter inkluderes i det relevante markedet. Dersom prisøkningen er ulønnsom fordi effekten av tapt omsetning overstiger merverdien av økt pris, vil det nærmeste alternative produktet inngå i det relevante markedet. Denne testen vil bli gjentatt inntil man står igjen med et sett produkter der små, varige prisøkninger vil være lønnsomme.

Nærværende transaksjon innebærer at Shell overtar kontroll over drivstoffinfrastruktur og salg av drivstoff fra 92 bensinstasjoner i Norge eid av YX. Shell og YX har begge virksomhet i nedstrømsmarkedet for salg av drivstoff fra stasjoner.

Det relevante produktmarkedet avgrenses til å være salg av drivstoff fra stasjoner. En slik avgrensning av markedet er også lagt til grunn av partene og andre aktører.

4.3 Geografisk utstrekning av det relevante markedet

4.3.1 Innledning

Det relevante produktmarkedets geografiske utstrekning avgrenses med utgangspunkt i kjøpernes substitusjonsmuligheter⁵.

Partene legger til grunn at markedet for salg av drivstoff er nasjonalt. Dette begrunnes med at de viktigste kjedene er landsdekkende og setter prisene nasjonalt. Videre anfører partene at selv med mange små delmarkeder vil det være overlapp mellom disse markedene som gjør at det vil oppstå en "kjedereaksjon" i forhold til stasjoner i nærheten.

² EF-Tidende 1998 L 200/48 og EØS-tillegget 1998 28/3 C 372 av 9. desember 1997.

³ EFTAs kunngjøring pkt. 15.

⁴ SSNIP er forkortelse for "Small but Significant and Non-Transitory Increase in Price".

⁵ EFTAs kunngjøring pkt. 15 flg.

I tilsynets høringsrunde blant partenes konkurrenter [33 ord ...

].

Best opplyser i sin høringsuttalelse⁶ blant annet at "[3 ord...] føler ingen truende konkurranse fra [2 ord...]. De ser heller med større fare om at det kan bli tøffere konkurranse med [1 ord...]. Esso opplyser⁷ at "På generell basis, kan vi forøvrig bekrefte at konkurransesituasjonen til våre stasjoner i stor utstrekning påvirkes av konkurrentenes stasjoner i området. Med området mener vi hovedsaklig den enkelte kommune."

Konkurransetilsynet har gjennom sine undersøkelser ikke funnet støtte for at det på landsbasis settes faste priser som gjennom uken gjenspeiles i ulike deler av landet. I markedet for drivstoff skjer det heller ikke nasjonal markedsføring i form av nasjonale reklamekampanjer og lignende. De store kjedene opererer imidlertid med sentralt fastsatte veiledende priser. Kjedene gir på ulike tidspunkt sine stasjoner beskjed om at prisene skal settes til den sentralt satte veiledende pris. Etter dette og frem til neste beskjed fra sentralkontoret, vil imidlertid stasjonene konkurrere lokalt.

Konkurransetilsynet har fått opplyst fra Shell at stasjonene [42 ord...

].

Konkurransetilsynet har analysert korrelasjonen mellom stasjonene i områdene som er undersøkt nærmere i vurderingen av foretakssammenslutningen. Analysen viser at korrelasjonen mellom stasjoner i de aktuelle områdene, uavhengig av kjedetilknytning, er klart høyere enn mellom en kjedes stasjoner beliggende i ulike områder. Etter tilsynets oppfatning viser dette at konkurransen skjer lokalt og ikke nasjonalt.

At kjedene har stasjoner spredt over hele landet, er ikke til hinder for at konkurransen kan foregå i lokale markeder. Hvorvidt det skjer en form for "kjedereaksjon" mellom overlappende lokale markeder, må vurderes konkret for de enkelte lokale markedene. Tilsynet vil imidlertid peke på at det avgjørende spørsmålet ikke er om det foreligger en dominoeffekt i form av en økonomisk interaksjon mellom geografiske områder, men om en hypotetisk monopolist med kontroll over tilbudet i et lokalt område, vil hindres i lønnsomt å øke prisen med 5 til 10 prosent uten at det skjer substitusjon over til bensinstasjoner i andre områder.

4.3.2 Prisforskjeller mellom områder

For å foreta en nærmere avgrensning av det relevante geografiske markedet, har Konkurransetilsynet innhentet prisdata fra aktører i markedet for salg av drivstoff fra stasjon. Forskjellen i gjennomsnittsprisene for stasjonene i områdene som omfattes av dette vedtaket fremgår av tabell 1 nedenfor. For å få et mest mulig riktig bilde av prisforskjellene, har tilsynet sammenlignet forskjellen i priser mellom områdene med forskjellen som følger av Shells beregnede påslag⁸ for transport av drivstoff til ulike områder. Differansene er beregnet i forhold til Asker. Konkurransetilsynet tar ikke stilling til om prisen i Asker er et riktig referansepunkt for konkurransepris. Nedenstående tabell viser hvorvidt de aktuelle områdene har høyere eller lavere priser i forhold til Asker enn det transportpåslaget skulle tilsi.

Område	Estimert prisdifferanse i forhold til Asker (basert på Shells transportpåslag på veiledende priser)	Faktisk differanse i kr. til Asker (basert på gjennomsnittspriser i 2006)
--------	---	---

⁶ Brev av 12. oktober 2007, journalpost nummer 15.

⁷ E-post av 17. oktober 2007, journalpost nummer 19.

⁸ Beregningene er basert på Shells beregningsregneark som er tilgjengelig via Shells hjemmeside. Beregningene ble utført 28. november 2007.

Asker	0,00	0,00
Fåvang	0,10	0,32
Egersund	0,03	0,04

Tabell 1: Prisforskjellene mellom prisene i Asker i forhold til prisene i de enkelte områdene.

Som det fremgår av tabell 1 skulle eksempelvis prisen i Fåvang med utgangspunkt i transportpåslag forventes å være omtrent 10 øre høyere enn prisen i Asker. De faktiske prisene viser imidlertid at prisen i Fåvang er 32 øre høyere enn i Asker.

Analysen viser at det er store prisavvik mellom ulike områder i Norge, samtidig som det er store avvik mellom stasjoner innenfor samme kjede. Dette er for det første en sterk indikasjon på at en enkelt stasjons prissetting i betydelig grad avhenger av konkurransen lokalt. For det andre viser dette at eventuelt nasjonalt fastsatte priser for de enkelte kjedene ikke gjenspeiles på lokalt nivå.

4.3.3 Geografisk utstrekning av lokale markeder

Det er vanlig å ta utgangspunkt i transportkostnader for å vurdere den geografiske utstrekningen av et produktmarked. For en privatbilist som skal fylle drivstoff, vil transportkostnaden være gitt ved bilens forbruk av drivstoff, drivstoffprisen og avstanden til drivstoffstasjonen.

Som et ledd i markedsavgrensningen har tilsynet vurdert et tilfelle hvor en lokal hypotetisk monopolist har en pris som ligger 5 prosent over konkurranseprisen. I dette eksempelet settes konkurranseprisen til 11 kroner per liter, og monopolprisen dermed til 11,55 kroner per liter. Tilsynet har videre tatt utgangspunkt i en bilist med en bil som har en tankstørrelse på 60 liter og som bruker 0,7 liter drivstoff per mil. Det forutsettes at bilisten på fyllingstidspunktet har 10 liter igjen på tanken og fyller 50 liter for å fylle opp tanken.

Bilisten vil ikke tjene på å fylle hos konkurrenten dersom avstanden fra den lokale hypotetiske monopolisten og til en stasjon med konkurransepris er over 18 km én vei⁹. Dette forutsetter at bilisten ikke tar hensyn til tidskostnad, og kostnaden ved slitasje av bilen. Dersom en tar hensyn til disse kostnadene, vil avstanden hvor bilisten er indifferent minke. Dette betyr at SSNIP-testen under ovennevnte forutsetninger gir en geografisk utstrekning på markedet for drivstoff som ikke er større enn 18 km.

Det vil imidlertid være tilfeller hvor bilisten ikke tar hensyn til verken tids-, slitasje-, eller transportkostnader. Dette vil være tilfellet når bilisten beveger seg langs en strekning med andre formål enn å fylle drivstoff. Det relevante markedet vil da være langs hele den aktuelle strekningen bilisten beveger seg. Dersom et tilstrekkelig antall bilister beveger seg langs den samme strekningen, vil den aggregerte etterspørselsfunksjonen innebære at bensinstasjonene langs strekningen ikke vil kunne utøve markedsrett selv om transportkostnadene isolert skulle tilsi at de hadde markedsrett. Slike effekter er det sannsynlig at man vil se i områder med stor gjennomgangstrafikk. Tallmaterialet Konkurransetilsynet har innhentet i foreliggende sak, viser at prisene kan holde seg relativt stabile over en lengre distanse når man beveger seg langs en hovedfartsåre med høy grad av gjennomgangstrafikk.

Avgrensningen av de lokale markedene må derfor foretas ut fra en konkret vurdering, hvor det tas hensyn til hvor stort salg den enkelte stasjon har, hvordan trafikkmønsteret er i området, hvilket gjennomsnittlige prisnivå stasjonen har gjennom året og hvordan den enkelte stasjon priser salg av drivstoff i forhold til andre stasjoner i nærheten (priskorrelasjonen mellom stasjoner).

⁹ $50 \text{ l} * 11,55 \text{ kr/l} = 577,50 \text{ kr.}$ $(50 \text{ l} * 11 \text{ kr/l}) + 18 \text{ km} * 2 * 0,7 \text{ l/mil} * 11 \text{ kr/l} = 550 + 27,7 = 577,70 \text{ kr.}$

4.3.4 Prisanalyse av lokale markeder

Med sikte på å vurdere historiske substitusjonsmønstre har tilsynet også analysert hvordan prisene har samvariert eller korrelert¹⁰. Korrelasjon er et statistisk mål på styrken på den lineære avhengigheten mellom to variabler. Empirisk observert korrelasjon er en nødvendig, men ikke en tilstrekkelig, forutsetning for å avdekke om det er kausalitet (dvs. at en variabel forårsaker en annen). Dersom to prisserier har en høy korrelasjon (nær eller lik 1), vil prisopp ganger og prisned ganger inntreffe på samme tidspunkt.

I drivstoffmarkedet forventes det at korrelasjonen mellom prisene i utgangspunktet vil være positiv og høy, blant annet som følge av at utviklingen i oljeprisen vil gjenspeiles i prisene. Dette innebærer at den underliggende pristrenden vil være lik i hele landet, og innslaget av slike faste elementer medfører at korrelasjonen blir høyere enn den ellers ville vært.

Tilsynet legger derfor særlig vekt på å vurdere korrelasjonsverdiene relativt til hverandre. Når tilsynet i det følgende skriver at en korrelasjon er lav, betyr det ikke nødvendigvis at korrelasjonsverdien er lav i totalverdi, men at korrelasjonen er lav i forhold til de observerte korrelasjonsverdier. Etter tilsynets oppfatning vil relativt lave korrelasjonsverdier mellom to bensinstasjoner utelukke at disse befinner seg i samme geografiske marked. Svært høye korrelasjonsverdier vil være en nødvendig, men ikke en tilstrekkelig, forutsetning for å kunne konkludere med at to stasjoner er i samme geografiske marked.

I møte med YX den 7. september 2007 fikk tilsynet opplyst at YX ønsker å selge drivstoff [3 ord]. Dersom den enkelte stasjon møter sterk konkurranse lokalt, [6 linjer/82 ord ...

Prisdataene som tilsynet har innhentet, indikerer at [3 ord ...] følger veiledende pris i begynnelsen av uken. Ut fra disse opplysningene er det rimelig å anta at pristilpasninger utover i uken i høy grad skyldes lokal konkurranse. Konkurransetilsynet har derfor grunn til å anta at korrelasjonen fra onsdag til søndag i større grad vil gjenspeile den faktiske konkurransen i de enkelte områder. Tilsynet har derfor i tillegg til uken som helhet også undersøkt korrelasjonen mellom stasjonene i perioden onsdag til søndag. Undersøkelsene har vist at korrelasjonstallene fra onsdag til søndag på en bedre måte gjenspeiler konkurransen lokalt.¹¹ I analysene for de to etterfølgende områdene benyttes derfor kun korrelasjonsverdier for prisene fra onsdag til søndag.

Konkurransetilsynet har vurdert konkurransesituasjonen i Asker, Moss, Os ved Bergen, Kløfta, Moelv-Biri, Egersund, Fåvang og Rjukan. Enkelte av disse områdene er benyttet som referanseområder.¹² I det videre omtales de markeder hvor tilsynet har funnet at foretakssammenslutningen vil føre til en vesentlig begrensning av konkurransen.

4.3.5 Egersundområdet

YX-stasjonen i Egersund

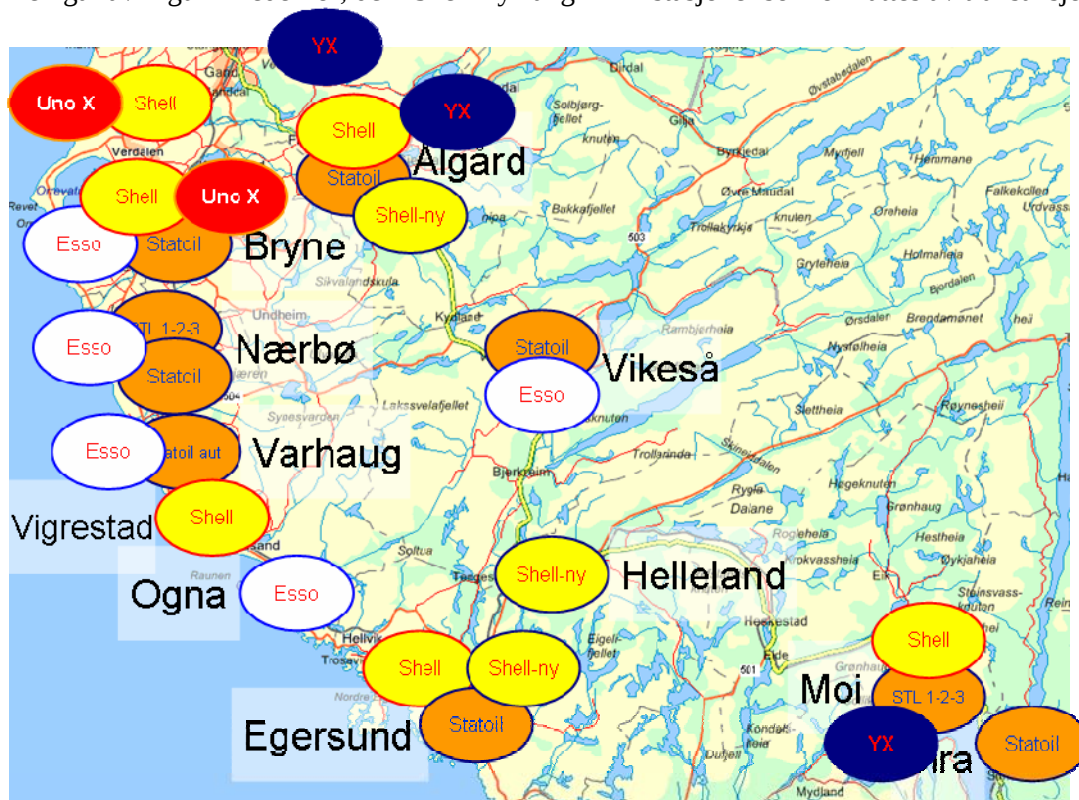
Ved avgrensning av det relevante markedets geografiske utstrekning har tilsynet tatt utgangspunkt i den snevreste geografiske avgrensningen av markedet, som innebærer ett marked i Egersund og ett marked i Helleland. Deretter har tilsynet vurdert i hvilken grad stasjoner i omkringliggende

¹⁰ EFTAs kunngjøring (pkt. 39 og 45) legger vekt på korrelasjon (undersøkelse av likheter i prisbevegelser over tid) når tidligere substitusjonsmønstre skal fastlegges. De samme kvantitative kriterier som benyttes ved avgrensning av produktmarkedet, kan også benyttes ved avgrensning av det geografiske markedet.

¹¹ I enkelte lokalområder er korrelasjonsverdiene når prisene for hele uken legges til grunn omtrent den samme som for korrelasjonsverdiene som fremkommer når prisene for onsdag til søndag legges til grunn. I andre områder er korrelasjonsverdiene høyere for onsdag til søndag, relativt til hele uken.

¹² Bakgrunnen for valget av referanseområder er at de representerer markeder med ulik struktur, for eksempel område med sterk konkurranse, områder med kun én aktør og områder med eller uten gjennomgangstrafikk.

områder også inngår i det relevante geografiske området. En oversikt over Egersundområdet fremgår av Figur 1 nedenfor, der "Shell-ny" angir YX-stasjoner som omfattes av transaksjonen.



Figur 1: Stasjoner i Egersundområdet

Egersund ligger et stykke fra hovedfartsåren i området, E39, noe som isolert taler for liten påvirkning av gjennomgangstrafikk.

For å kartlegge hvilke stasjoner som ligger i samme geografiske område som den omfattede YX-stasjonen i Egersund, betraktes en kjøreavstand på 18 km fra Egersund. YX-stasjonen på Helleland ligger innenfor denne radien, mens Oгна og de øvrige stasjonene i området ligger utenfor. Dette taler i utgangspunktet for at Egersund og Helleland inngår i det samme relevante geografiske markedet.

Som nevnt i punkt 4.3.4 legger tilsynet til grunn at korrelasjonen mellom to stasjoner i tidsrommet fra onsdag til søndag gir best indikasjon på konkurransen stasjonene imellom. Tilsynet har derfor beregnet korrelasjonene mellom stasjonene i området¹³ i 2006 for disse dagene. Beregningen viser høy korrelasjon mellom stasjonene i Egersund og stasjonen på Helleland. Dette underbygger vurderingen av at det geografiske markedet for drivstoff i Egersundområdet også omfatter Helleland.

YX-stasjonen på Helleland

Ettersom Shell også overtar en YX-stasjon på Helleland, er det nødvendig også å vurdere markedets geografiske utstrekning fra Helleland. De nærmeste potensielt konkurrerende stasjonene er i Vikeså og Moi. Vikeså ligger 21 km unna Helleland, og Moi enda lenger unna. Dette indikerer at Helleland ikke er i samme marked som stasjonene i Vikeså og/eller Moi.

Gjennomgangstrafikken langs E39 innebærer at mange biler passerer stasjonene på Moi, Helleland, Vikeså og Ålgård. Disse bilistene har dermed ingen ekstra kostnader ved å forflytte

¹³ Konkurransetilsynet har fått oppgitt daglige prisdata for 2006 fra stasjonene Shell Egersund, YX Egersund, YX Helleland, Esso Oгна, Esso Vikeså, Statoil Vikeså, Statoil Sira, Statoil Ålgård, Statoil automat Varhaug, Statoil Nærbø, Statoil Egersund, Statoil Bryne, 1-2-3 Moi og 1-2-3 Nærbø, men at det for stasjonen 1-2-3 Nærbø synes å være feil i datasettet (forskyvning av dataserier), som innebærer at tilsynet ser bort fra dataene fra 1-2-3 Nærbø.

seg mellom stasjonene, og vil dermed fylle drivstoff der det er billigst, uavhengig av avstanden. Hvis et tilstrekkelig antall kunder betrakter transportkostnaden mellom Helleland og Vikeså som lav eller lik null, vil ikke en hypotetisk monopolist i Helleland kunne øke prisen med 5 prosent uten å miste et betydelig volum til Vikeså. Dersom dette er tilfellet vil markedets geografiske utstrekning fra Helleland strekke seg minst til Vikeså.

Langs E39 østover fra Helleland ligger Moi, og nordvestover ligger Vikeså, Ålgård, Sandnes og Stavanger. Avstanden fra Helleland til Moi er 34 km, mens avstanden fra Helleland til Ålgård, Sandnes og Stavanger er henholdsvis 43 km, 55 km og 71 km. Gjennomgangstrafikken bidrar til at det geografiske markedet kan strekke seg ut over det transportkostnadene skulle tilsi. Det er imidlertid usikkert hvor langt gjennomgangstrafikken langs E39 vil kunne ha virkning.

Korrelasjonen mellom Helleland og Statoil Vikeså er høy, og kombinert med at det er gjennomgangstrafikk langs E39, kan det ikke utelukkes at Helleland og Vikeså er i samme marked. Tilsynet finner like høy korrelasjonsverdi mellom YX Helleland og Statoil Ålgård. Med utgangspunkt i disse opplysningene, kan det ikke utelukkes at markedets geografiske utstrekning fra Helleland også omfatter Vikeså og Ålgård.

Korrelasjonen mellom Helleland og stasjonene på Sira og Moi er relativt lav, og tyder på at Moi ikke er i samme marked som Helleland.

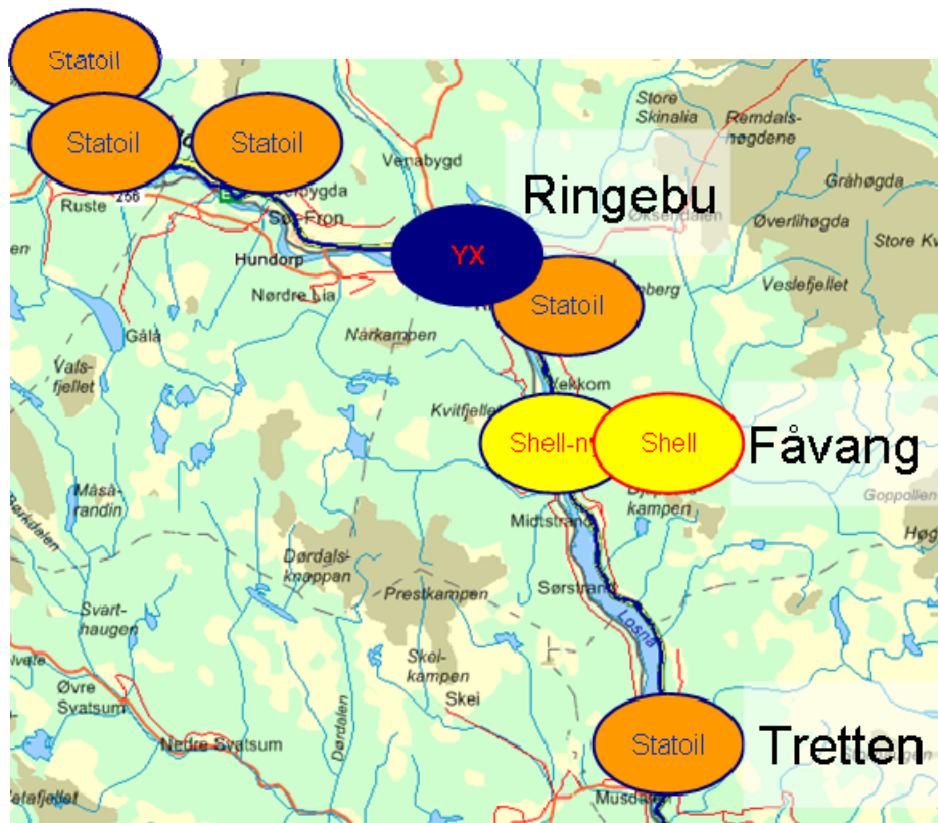
Selv om Egersund er i samme marked som Helleland, betyr ikke dette at stasjonene i Egersund er i samme marked som Vikeså og Ålgård. En hypotetisk monopolist i Helleland/Egersund vil kunne finne det lønnsomt å heve prisen med 5 til 10 prosent på alle stasjonene, selv om det vil oppstå volumlekkasje til stasjonene som ligger nordvestover. Årsaken til dette er at det totale omsatte volumet i Egersund er [1 tall] millioner liter, mens det totale volumet i Helleland, som er den stasjonen som eventuelt vil miste volum til de andre stasjonene, bare er [1 tall] millioner liter. Det vil videre være mulig for den hypotetiske monopolisten bare å øke prisen i Egersund og ikke i Helleland. Volumtapet til stasjonen i Helleland vil ikke være et tap for monopolisten, og stasjonen i Helleland vil ikke oppleve noe etterspørselstap til omkringliggende områder.

Konklusjon

På bakgrunn av ovennevnte avgrenses det relevante geografiske markedet for YX-stasjonen i Egersund til å omfatte Egersund og Helleland. YX-stasjonen på Helleland befinner seg i et geografisk avgrenset område som synes å kunne strekke seg så langt som fra Ålgård i nord til Egersund i sør.

4.3.6 Fåvangområdet

Den snevreste avgrensningen av det geografiske markedet innebærer å definere Fåvang som et eget marked. Stasjonenes plassering fremgår av Figur 2 nedenfor.



Figur 2: Stasjoner i Fåvangområdet

Tilsynet har vurdert om Statoilstasjonen i Tretten og Statoil- og YX-stasjonen i Ringebu, samt stasjoner lengre nord inngår i det samme relevante geografiske marked som stasjonene i Fåvang.

Avstanden fra Fåvang til Ringebu er 10 km. Dette indikerer at Ringebu er i samme marked som Fåvang. Gjennomsnittsprisen i 2006 på Fåvang er imidlertid [2 ord...] enn prisen i Ringebu, hvilket taler for at stasjonene likevel er i ulike markeder. Samtidig viser korrelasjonsanalysen at stasjonene på Fåvang følger hverandres prisendringer tett, og at det samme gjelder stasjonene på Ringebu. Korrelasjonene mellom Fåvang og Ringebu er derimot relativt lave. Ettersom høy korrelasjon er en nødvendig, men ikke tilstrekkelig forutsetning for at stasjonene er i samme marked, underbygger dette at Fåvang og Ringebu ikke inngår i samme geografiske marked.

Avstanden fra Fåvang til Tretten er 19 km, hvilket isolert sett taler for at Tretten ikke er i samme geografiske marked som Fåvang. En betydelig forskjell i gjennomsnittspris mellom Statoil Tretten og [2 ord...] underbygger at Tretten ikke inngår i det samme geografiske markedet som stasjonene på Fåvang. Prisforskjellen mellom Statoil på Tretten og [3 ord...] er lavere, men taler likevel for at Tretten ikke tilhører det samme marked.

Fåvang ligger langs E6, og på grunn av gjennomgangstrafikken kan det forventes at en del kunder som kjører forbi, ikke vurderer transportkostnadene som en ekstra kostnad ved å fylle drivstoff. Analysen over viser imidlertid at gjennomgangstrafikken i dette tilfellet ikke utvider det geografiske markedet.

Etter en samlet vurdering avgrenser Konkurransetilsynet markedet til Fåvang.

5 Konkurransanalyse

5.1 Innledning

Konkurransetilsynet skal gripe inn mot foretakssammenslutninger som ”vil føre til eller forsterke en vesentlig begrensning av konkurransen i strid med lovens formål”, jf. konkurranseloven § 16 første ledd, jf. § 1. Dersom konkurransen er vesentlig begrenset, vil de involverte foretak kunne

utøve markedsrett. Med markedsrett menes vanligvis en eller flere bedrifters evne til, alt annet likt, å kunne gjennomføre en varig og ikke ubetydelig prisøkning, uten at omsatt kvantum synker så mye at det blir ulønnsomt.

En aktør med markedsrett kan i større eller mindre grad opptre uavhengig av sine konkurrenter, kunder og leverandører. Markedsrett kommer først og fremst til uttrykk gjennom høyere priser, eventuelt i kombinasjon med høyere kostnader, men kan også gi utslag i dårligere service, kvalitet, produktvalg og begrenset produktutvikling. Utøvelse av markedsrett innebærer en sløsing i samfunnsøkonomisk forstand, idet markedstilpasningen gir en samlet ressursbruk som er mindre effektiv enn den ville ha vært med virksom konkurranse.

Markedsrett kan utøves både ensidig av et foretak og kollektivt av flere foretak i fellesskap. Ensiktig markedsrett er muligheten et foretak har til å opptre uavhengig av kunder og konkurrenter. Dette kan blant annet innebære at foretaket kan øke prisen uten å ta hensyn til at konkurrentene gjør det samme.

Kollektiv markedsrett foreligger hvis flere foretak har mulighet til i fellesskap å opptre uavhengig av kunder og konkurrenter. En forutsetning er at markedsstrukturen legger forholdene til rette for at aktørene kan anlegge en kollektiv markedsatferd i stedet for å konkurrere.

Det er flere forhold som er relevante i vurderingen av graden av konkurranseintensitet i et marked, og dermed aktørenes muligheter til å utøve markedsrett. Sentrale momenter er konsentrasjonsgrad, konkurrenters responsmuligheter, etableringshindringer og kjøpermakt. Disse faktorene virker sammen og påvirker graden av konkurranse.

Markedsandeler brukes til å beregne konsentrasjonen i markedet. Konkurransetilsynet legger til grunn at høy markedskonsentrasjon normalt vil være en nødvendig, men ikke tilstrekkelig betingelse for å fastslå at konkurransen er begrenset. Beskrivelsen av konsentrasjonen i markedet er derfor et utgangspunkt for en nærmere analyse av de konkurransemessige virkningene av foretakssammenslutningen.

Dersom konkurransen er vesentlig begrenset allerede før foretakssammenslutningen, er det tilstrekkelig at foretakssammenslutningen "vil [...] forsterke" den vesentlige konkurransebegrensningen. I formuleringen "vil [...] forsterke" ligger det et krav om at foretakssammenslutningen må påvirke konkurranseforholdene negativt. Det følger av forarbeidene til konkurranseloven at det i tilfeller hvor konkurransen allerede før foretakssammenslutningen er vesentlig begrenset, ikke stilles noe minimumskrav til hvor mye ervervet må forsterke denne begrensningen¹⁴.

Markedet for salg av drivstoff preges av et begrenset antall aktører som opererer i ulike deler av landet, og som alle er av betydelig størrelse på landsbasis. Før foretakssammenslutningen har Shell 462 stasjoner i Norge, mens Statoil har 478 stasjoner. YX og Esso har henholdsvis 383 og 318 stasjoner, mens andre aktører (blant annet JET) har om lag 135 stasjoner i Norge.¹⁵ Statoil er, basert på omsatt volum, den største aktøren med en andel på ca. [20-30] prosent av den totale omsetningen i Norge. Shell er den nest største aktøren med en andel av omsetningen på ca. [20-30] prosent. Esso er tredje største aktør med en andel av totalomsetningen på ca. [20-30] prosent, mens YX har en andel på ca. [10-20] prosent. Gjennom transaksjonen øker Shells andel av omsetningen av drivstoff på landsbasis til ca. [30-40] prosent, mens YX' markedsandel reduseres til ca. [10-20] prosent.

Som det fremgår av kapittel 4 foran, er det i lokale markeder at foretakssammenslutningen vil føre til en begrensning av konkurransen. Konkurransetilsynet vil derfor begrense seg til å analysere muligheten for utøvelse av markedsrett i disse markedene. I tillegg har Konkurransetilsynet vurdert om foretakssammenslutningen legger forholdene til rette for koordinerte virkninger (stiltiende samarbeid).

¹⁴ Jf. Ot.prp. nr. 6 (2003-2004), s. 229.

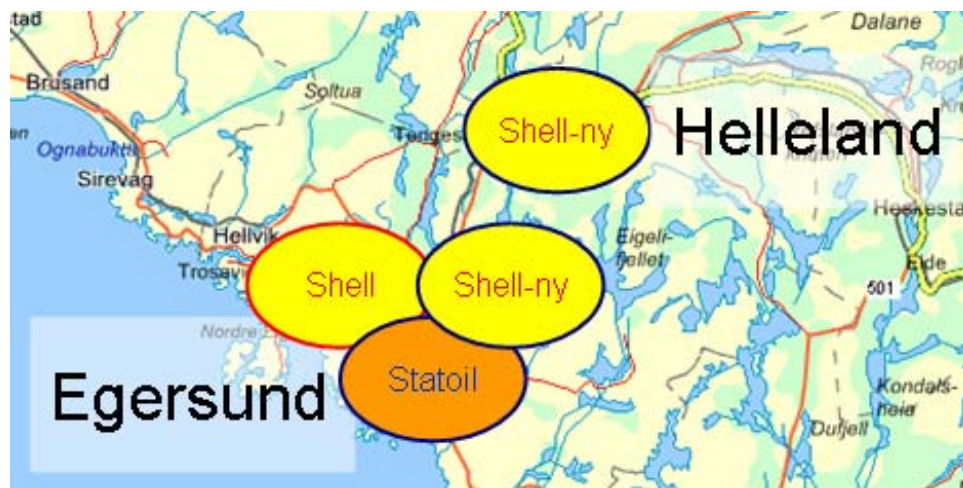
¹⁵ Kilde: Opplysninger inngitt av partene i den alminnelige meldingen av foretakssammenslutningen, datert 29. august 2007, journalpost 2.

I punkt 5.2.1 og 5.3.1 vil Konkurransetilsynet vurdere konkurransesituasjonen i de berørte markeder før foretakssammenslutningen. I punkt 5.2.2 og 5.3.2 vil Konkurransetilsynet gjøre nærmere rede for hvilken virkning foretakssammenslutningen vil ha for konkurransesituasjonen i disse markedene.

5.2 Egersundområdet

5.2.1 Konkurransesituasjonen før ervervet

Det innsamlende tallmaterialet viser at drivstoffprisene i Egersundområdet ligger nær gjennomsnittet for de områdene som har vært undersøkt i denne saken. Videre legger Konkurransetilsynet til grunn at det er få praktiske kapasitetsskranke for bensinstasjonene i Egersundområdet. Det innebærer at dersom en aktør ensidig setter prisen betydelig opp, vil en annen aktør i det samme markedet ha kapasitet til å respondere på prisøkningen, og motvirke utøvelse av ensidig markedsrett. Hvorvidt eksisterende konkurrenter vil hindre Shell i å utøve markedsrett avhenger imidlertid også av deres insentiver til å konkurrere. I det videre vurderes muligheten for koordinerte virkninger i markedet for salg av drivstoff i Egersund/Helleland.



Figur 3: Relevant geografisk marked - Egersund

Koordinerte virkninger

Koordinert og parallell markedstilpasning bygger på stilltende samforstand som gir aktørene kollektiv markedsrett, uten at aktørene inngår avtale eller opptre på en måte som er i strid med konkurranseloven § 10.

Markedsstrukturen kan i visse tilfeller innebære at virksomhetene anser det som mulig, lønnsomt og dermed formålstjenelig på varig basis å utøve en atferd i markedet som har til formål å forhøye salgsprisene. En foretakssammenslutning i et konsentrert marked kan hindre den effektive konkurransen betydelig ved å etablere eller styrke aktørenes mulighet til kollektivt å opptre uavhengig av konkurrenter og kunder. Nedgangen i antallet markedsaktører kan i seg selv være en faktor som letter koordineringen. Markedskonsentrasjonen øker sannsynligheten for at virksomhetene kan koordinere sin atferd og på denne måten øke sine priser.

Vurderingstemaet er om ervervet fører til utøvelse av kollektiv markedsrett eller forsterker en allerede eksisterende utøvelse av kollektiv markedsrett. Konkurransetilsynet vil derfor først vurdere sannsynligheten for etablering av koordineringsbetingelser. Deretter vurderes det om koordineringen vil være bærekraftig.

Ved vurderingen av om koordineringen vil være bærekraftig er det tre forhold som står sentralt. For det første må det ses hen til om de koordinerende virksomheter i tilstrekkelig grad kan kontrollere om koordineringsbetingelsene overholdes. For det andre er det av betydning om det foreligger troverdige disiplinerte sanksjoner. For det tredje må utenforstående virksomheter

ikke i tilstrekkelig grad kunne stille koordineringen i fare. Slike utenforstående virksomheter vil være de aktuelle og potensielle konkurrentene, samt kundene.

Etablering av koordineringsbetingelser

For å kunne etablere koordinering i et marked må markedsstrukturen legge til rette for det.

Følgende momenter har betydning i så henseende og er vurdert av tilsynet: lite antall aktører, høy konsentrasjon, stabil eller økende etterspørsel, homogent produkt og symmetri mellom aktørene.

Et lite antall aktører gjør det lettere å koordinere markedsatferden. Før foretakssammenslutningen er det tre kjeder til stede i det relevante markedet. YX har én stasjon i Egersund og én i Helleland, mens Shell og Statoil har en stasjon hver i Egersund.

YX-stasjonen i Egersund hadde en omsetning på [1 tall] millioner liter i 2006. Shell og Statoil omsatte henholdsvis [1 tall] og [1 tall] millioner liter i 2006, mens YX på Helleland hadde en omsetning på [1 tall] millioner liter. Før foretakssammenslutningen har Shell en markedsandel på [20-30] prosent, Statoil [20-30] prosent og YX [50-60] prosent¹⁶. En vanlig indikator for konsentrasjonsgraden i markedet er Herfindahl-Hirschman-indeksen (HHI)¹⁷. HHI i dette markedet er på [over 2000], hvilket tilsier at markedet er høyt konsentrert allerede før foretakssammenslutningen.

Når etterspørselen er forholdsvis stabil eller økende er det lettere for aktørene å koordinere seg enn om den er fallende. Salget av drivstoff har vært økende de siste årene. Dette fremgår blant annet i en undersøkelse fra Statistisk sentralbyrå som viser at salget fra januar til oktober 2007 har vært noe høyere enn i tilsvarende periode i 2006¹⁸.

Det er størst sannsynlighet for etablering av koordinering i markeder hvor produktet er homogent. Salg av drivstoff er et homogent produkt, samtidig som kostnadene til de ulike kjedene antas å være relativt like. Det er dermed enkelt å overvåke konkurrentenes pris og hva som påvirker denne. Det faktum at kjedene setter veiledende priser som er tilgjengelig for konkurrentene, øker også sannsynligheten for koordinering ved at kjedene/stasjonene vet hvilken pris som vil være veiledende fra et fremtidig tidspunkt.

Symmetrien mellom aktørene er et annet moment av betydning for muligheten til å etablere koordinering mellom virksomheter. Det vil normalt ligge best til rette for koordinering der aktørene er relativt jevnstore. I markedet for salg av drivstoff er det ikke avgjørende om aktørene er jevnstore i hvert enkelt lokale marked, dersom det er symmetri mellom aktørene i flere markeder sett under ett. Shell og Statoil er tilnærmet jevnstore nasjonalt.

Konkurransetilsynet finner på denne bakgrunn at forholdene ligger tilstrekkelig til rette for å etablere koordineringsbetingelser i markedet for salg av drivstoff i Egersund.

Kontroll av avvik

Koordinerende virksomheter kan bli fristet til å øke markedsandelen ved å avvike fra koordineringsbetingelsene. I foreliggende sak vil dette først og fremst være aktuelt gjennom prisreduksjon. En troverdig trussel om rettidige og tilstrekkelige represalier gjør at virksomhetene avholder seg fra å avvike fra betingelsene. Markedene må derfor være tilstrekkelig gjennomskiktlige til at de koordinerende virksomhetene i tilstrekkelig omfang kan kontrollere om de andre virksomhetene avviker fra koordineringen. Ved vurderingen av gjennomskiktighetsgraden i markedet, er det av betydning hva virksomhetene kan trekke ut av de foreliggende opplysninger om andre virksomheters atferd.

¹⁶ Markedsandelene er beregnet med utgangspunkt i omsatt volum drivstoff.

¹⁷ Indeksen beregnes ved å summere kvadratet av markedsandelene til de største aktørene i et marked. Kommisjonen opererer i sine retningslinjer for vurdering av horisontale fusjoner med følgende terskelverdier for HHI: Verdier på under 1000 indikerer at markedet ikke er konsentrert, verdier mellom 1000 og 2000 indikerer at markedet er moderat konsentrert, mens verdier over 2000 er et uttrykk for at markedet har høy konsentrasjon.

¹⁸ Kilde: Statistisk Sentralbyrå, <http://www.ssb.no/emner/08/03/20/bensin/tab-2007-11-29-01.html>.

I markedet for salg av drivstoff i Egersundområdet er det i utgangspunktet få aktører, hvilket tilsier at det er lett å orientere seg om konkurrentenes atferd.

Videre er drivstoffmarkedet kjennetegnet ved homogene produkter, hvilket tilsier at det er enkelt å overvåke konkurrentenes atferd.

Prisene på bensinstasjonene i Egersund endres ofte og er lett synlige for konkurrentene. Dette innebærer at avvik fra en koordinert atferd kan oppdages raskt.

Sanksjonering

Konsekvensene av å avvike fra koordineringen, må være tilstrekkelig alvorlige, slik at de overbeviser de koordinerende virksomheter om at det er i deres egen interesse å overholde betingelsene. Dette vil eksempelvis være tilfelle når det foreligger en reell trussel om hardere priskonkurranse ved avvik fra koordineringsbetingelsene. En trussel om hardere konkurranse vil være reell dersom det ikke foreligger alvorlige beskrankninger på kapasitet som hindrer aktørene i å sette lavere priser og øke sitt salg. Det er mindre sannsynlig at sanksjoner som først iverksettes lenge etter et avvik er tilstrekkelig til å oppveie fordelene ved fravikelsen. Det samme gjelder sanksjoner som er tilstrekkelig usikre med hensyn til gjennomførelse. Dersom konkurrentene først får vite om handlingene lenge etterpå, vil sanksjonene bli tilsvarende forsinket og det kan få innflytelse på om sanksjonene er tilstrekkelige til å avverge fravikelser.

I markedet for salg av drivstoff i Egersundområdet vil en aktuell situasjon være at en aktør avviker fra koordineringsbetingelsene ved å sette en pris som er lavere enn koordineringsprisen. Responsen kan være at det innledes en priskrig. Tiltakene kan medføre et kortsiktig økonomisk tap for virksomhetene som iverksetter dem. Et slikt tap fjerner ikke nødvendigvis insitamentet til å iverksette sanksjoner, ettersom det kortsiktige tapet kan være mindre enn den langsiktige fordel en tilbakevending til koordineringen medfører.

Det legges til grunn at de etablerte og store aktørene i markedet for salg av drivstoff har et langsiktig perspektiv på driften. Langsiktige aktører vil være mer varsomme med å utløse priskriger gjennom å avvike fra en koordinering, ettersom disse i større grad enn mer kortsiktige aktører vil vektlegge fremtidig profitt.

Siden markedet for salg av drivstoff i Egersund er gjennomslukt, vil stasjonene/kjedene raskt kunne oppdage at en aktør avviker fra en koordinert opptreden. Reaksjonen kan derfor komme raskt, slik at fordelene ved å ha de laveste prisene dermed vil være kortvarig.

Sanksjoner behøver ikke nødvendigvis å finne sted i det samme markedet som avviket har skjedd. I markedene for salg av drivstoff opptrer aktørene i flere lokale markeder, slik at sanksjoner kan iverksettes i det markedet hvor det anses mest hensiktsmessig.

Tilsynet finner etter dette at det foreligger tilstrekkelige effektive og raske sanksjonsmuligheter mot avvik til at aktørene vil kunne se seg tjent med å overholde koordineringsbetingelsene.

Utenforstående virksomheter

Dersom det er enkelt for nye aktører å etablere seg i markedet for salg av drivstoff, kan dette forhindre koordinering mellom de eksisterende aktørene. For at trusselen om etablering skal legge begrensninger på markedsdeltakernes atferd, må imidlertid etablering kunne skje i løpet av relativt kort tid. Høye etableringshindringer tilsier at etablerte aktører i mindre grad må ta hensyn til at nye aktører kan etablere seg i markedet ved for eksempel en prisøkning. I markeder hvor det er lave etableringshindringer, vil de etablerte aktørene være forsiktige med å øke prisene fordi dette kan tiltrekke seg nye aktører. Offentlige reguleringer og ugjenkallelige etableringskostnader er eksempler på etableringshindringer.

[24 ord...

er tilgang på tomter [9 ord....

]. Videre opplyser Shell at det
]. Shell anfører at det ved

vurderingen av etableringshindringer må tas utgangspunkt i muligheten til å etablere den enkleste formen for bensinstasjon, nemlig ubemannede stasjoner.

Egersund kommune opplyser at det per i dag ikke er tomter regulert til bensinstasjonsformål, men utelukker ikke at det kan skje en omregulering, særlig i randsonen til Egersund sentrum. Dersom det søkes om å omregulere en tomt til å drive slik virksomhet, må det uansett forventes en viss saksbehandlingstid.

[6 ord ...] gir ingen indikasjoner på at det vil skje nyetableringer i området i de nærmeste to årene.

Konkurransetilsynet legger til grunn at nyetablering på kort og mellomlang sikt er lite sannsynlig, og at det derfor ikke finnes potensiell konkurranse som i tilstrekkelig grad vil virke disiplinerende på muligheten til å utøve markedsrett. Markedet kan koordineres uten at aktørene trenger å bekymre seg for at konkurrenter vil forstyrre ordningen.

Det legges etter dette til grunn at det ikke er noen utenforstående aktører som kan destabilisere en koordinering i markedet for salg av drivstoff i Egersund.

Oppsummering og konklusjon

Tilsynet finner at forholdene for koordinert atferd er til stede i Egersundområdet allerede før foretakssammenslutningen. Drivstoffprisene i området ligger imidlertid nær gjennomsnittet for de områdene som har vært undersøkt i denne saken, noe som tyder på at konkurransen ikke er vesentlig begrenset.

5.2.2 Konkurransemessige virkninger av foretakssammenslutningen

I det følgende vil Konkurransetilsynet vise at Shells overtakelse av to bensinstasjoner i Egersundområdet fører til en vesentlig begrensning av konkurransen, gjennom økt sannsynlighet for koordinert atferd i markedet for salg av drivstoff i Egersundområdet.

Forholdene ligger før foretakssammenslutningen tilstrekkelig til rette for koordinering i Egersundområdet, blant annet fordi det er få aktører. Etter overtakelsen vil antallet aktører reduseres fra tre til to kjeder, Shell og Statoil. En ytterligere reduksjon av antall aktører øker muligheten for koordinert atferd. Shell vil etter foretakssammenslutningen ha en markedsandel på [70-90] prosent. Konsentrasjonen målt ved HHI øker fra [over 2000] til [over 2000], hvilket tilsier at markedet vil bli ytterligere konsentrert etter foretakssammenslutningen. Som følge av at Shell og Statoil er tilnærmet jevnstore nasjonalt, og konkurrerer i flere lokalk markeder, får det ikke betydning at graden av symmetri mellom aktørene endres i Egersundområdet. Dette medfører at det etter foretakssammenslutningen blir lettere å etablere koordineringsbetingelsene.

Reduksjonen i antall aktører innebærer at det etter foretakssammenslutningen også vil bli lettere å kontrollere avvik fra en koordinert markedsatferd, fordi markedet blir mer oversiktlig.

På grunn av flermarkedskontakt, vil aktørene etter foretakssammenslutningen kunne sanksjonere eventuelle avvik fra koordinert atferd enten i Egersundområdet eller i andre lokale markeder. Shell og Statoil møtes i mange lokale markeder. Dette innebærer at dersom for eksempel Statoil senker prisen i Egersund, hvor selskapet har lav markedsandel i forhold til Shell, risikerer Statoil at Shell svarer med å senke prisen i et område hvor markedsandelene er motsatt. Dette vil virke disiplinerende fordi Statoil risikerer å miste mye profitt i et område hvor de er store, mens de i det området hvor de er små, vil tjene i form av (kortsiktig) økt volum, men tape i form av lavere pris. Med færre aktører og et mer oversiktlig marked legger tilsynet etter dette til grunn at det etter foretakssammenslutningen i større grad vil foreligge effektive sanksjoner som raskt vil kunne iverksettes ved avvik fra koordineringsbetingelsene.

Konkurransetilsynet har i punkt 5.2.1 vist til at nyetablering på kort og mellomlang sikt etter tilsynets oppfatning er lite sannsynlig. Etableringsmulighetene i markedet endres ikke som følge av foretakssammenslutningen. Det foreligger derfor ikke potensiell konkurranse som vil virke

disiplinerende på muligheten til å utøve kollektiv markedsrett, og utenforstående aktører vil derfor ikke kunne destabilisere en koordinering.

Det finnes heller ingen sammenslutning av kjøpere eller enkeltkjøpere som etter foretakssammenslutningen er i stand til å utøve vesentlig grad av kjøperrett som kan virke destabiliserende på en koordinert markedstilpasning.

På denne bakgrunn finner Konkurransetilsynet at konkurransen i markedet for salg av drivstoff i Egersund vil bli vesentlig begrenset som følge av foretakssammenslutningen.

5.3 Fåvang



Figur 4: Relevant geografisk marked - Fåvang

5.3.1 Konkurransesituasjonen før ervervet

I det relevante geografiske markedet er det før overtakelsen én Shell- og én YX-stasjon. YX har før ervervet en markedsandel på [50-60] prosent og Shell en markedsandel på [40-50] prosent. Dette gir en HHI på [over 2000], hvilket tilsier at markedet er høyt konsentrert allerede før foretakssammenslutningen.

En aktørs mulighet til å utøve markedsrett er blant annet avhengig av konkurrentenes responsmuligheter. Tilsynet vurderer det som sannsynlig at dersom en av aktørene i markedet før foretakssammenslutningen øker prisen, vil den andre aktøren relativt lett kunne øke sitt volum. Det legges derfor til grunn at konkurrenten før foretakssammenslutningen har mulighet til å respondere på en prisøkning.

Dersom det er enkelt for nye aktører å etablere seg i markedet for salg av drivstoff, kan dette forhindre selv en dominerende aktør i å utøve markedsrett. [5 ord ...] gir ingen indikasjoner på at det vil skje nyetableringer i området de nærmeste to årene. Videre vil en viss saksbehandlingstid knyttet til søknad om omregulering av tomt og til dels ugjenkallelige etableringskostnader være momenter som vanskeliggjør etablering på kort og mellomlang sikt. Tilsynet legger til grunn at nyetablering ikke kan utelukkes, men at en slik etablering ikke er sannsynlig.

Ettersom det kun er to aktører til stede i det relevante markedet før foretakssammenslutningen, kan det ikke utelukkes at markedsstrukturen i Fåvang legger til rette for koordinerte virkninger.

På bakgrunn av ovennevnte er tilsynet kommet til at markedet er høyt konsentrert og det er forhold som tilsier at markedsstrukturen legger til rette for koordinering. Videre er prisnivået betydelig høyere enn det transportpåslaget skulle tilsi, noe som indikerer at konkurransen er begrenset før foretakssammenslutningen.

5.3.2 Konkurransemessige virkninger av foretakssammenslutningen

Som følge av foretakssammenslutningen blir Shell eneste aktør i det relevante markedet. Shell får en markedsandel på 100 prosent, noe som gir en HHI på 10000.

Transaksjonen medfører at Shell får monopol i det geografiske markedet, og det er derfor ingen gjenværende konkurrenter som kan respondere på en eventuell prisøkning.

Tilsynet legger til grunn at muligheten for nyetablering og potensiell konkurranse ikke endres som følge av foretakssammenslutningen, og derfor ikke i tilstrekkelig grad vil virke disiplinerende på Shell sin mulighet til å utøve markedsrett.

Videre er det etter tilsynets vurdering ikke noen sammenslutning av kjøpere eller enkeltkjøpere som er i stand til å utøve vesentlig grad av kjøperrett i det aktuelle markedet.

På denne bakgrunn finner Konkurransetilsynet at konkurransen i markedet for salg av drivstoff i Fåvang vil bli vesentlig begrenset som følge av foretakssammenslutningen.

5.4 Samfunnsøkonomiske virkninger

5.4.1 Innledning

Det følger av ordlyden i konkurranseloven § 16 første ledd at Konkurransetilsynet skal gripe inn mot en foretakssammenslutning hvis ervervet fører til eller forsterker en vesentlig begrensning av konkurransen i strid med lovens formål. Konkurranselovens formål er ”å fremme konkurranse for derigjennom å bidra til effektiv bruk av samfunnets ressurser. Ved anvendelse av denne lov skal det særlig tas hensyn til forbrukernes interesser”, jf. lovens § 1. Det vil ikke foreligge grunnlag for å gripe inn mot foretakssammenslutningen mellom Shell og YX selv om det fører til eller forsterker en vesentlig begrensning av konkurransen, hvis ervervet samtidig medfører samfunnsøkonomiske effektivitetsgevinster som oppveier de negative følgene av at konkurransen begrenses.

5.4.2 Samfunnsøkonomisk tap

Foretakssammenslutningen vil føre til at konkurransen begrenses vesentlig i markedet for salg av drivstoff i Egersundområdet og Fåvang. Begrenset konkurranse kan forventes å føre til en mindre effektiv bruk av samfunnets ressurser.

Det samfunnsøkonomiske tapet, og virkningene overfor forbrukerne, kan oppstå som følge av flere forhold. Det fremgår av konkurranseanalysen foran at foretakssammenslutningen vil føre til økt konsentrasjon. Videre vil foretakssammenslutningen øke sannsynligheten for koordinert atferd i markedet. Økt konsentrasjon vil normalt lede til høyere priser på produktene som selges i markedet. Likeledes vil koordinert atferd innebære at aktørene konkurrerer mindre hardt og holder høyere priser enn i en situasjon med virksom konkurranse. Det bemerkes at en høyere pris i markedet for salg av drivstoff vil ramme sluttbrukerne.

Andre former for samfunnsøkonomisk tap vil også kunne oppstå gjennom at foretakssammenslutningen resulterer i økt potensial for sløsing. Under virksom konkurranse tvinges foretakene til å fokusere på effektiv drift, siden dette vil kunne gi belønning i form av økt lønnsomhet. Når økt lønnsomhet i stedet kan oppnås som følge av foretakssammenslutningen demper konkurransepresset og dermed gjør det mulig å gjennomføre en prisøkning, reduseres insentivene til å vektlegge disse sentrale parametrene som skal bidra til en effektiv utnyttelse av samfunnets ressurser.

Samlet sett finner Konkurransetilsynet at foretakssammenslutningen mellom Shell og YX vil føre til et samfunnsøkonomisk tap, og at dette ikke vil være i samsvar med forbrukernes interesser.

5.4.3 Samfunnsøkonomiske gevinster som følge av foretakssammenslutningen

Shell har beregnet at netto effektivitetsgevinster for Shell i Norge av transaksjonen utgjør [1 tall] millioner kroner. [49 ord...]

Det er kun kostnadsbesparelser som gir en nettogevinst i samfunnsøkonomisk forstand, som er fusjonsspesifikke og tilstrekkelig dokumenterte som vil være relevante når de negative følgene av en foretakssammenslutning avveies mot de positive. Det bemerkes i denne sammenheng at det påhviler partene å legge frem slik dokumentasjon.

Tilsynet har ved flere anledninger bedt partene redegjøre nærmere for hvilke av effektivitetsgevinstene som utgjør samfunnsøkonomiske gevinster, er fusjonsspesifikke samt bedt om dokumentasjon i tilknytning til dette.

På bakgrunn av opplysningene inngitt av partene finner tilsynet at de anførte effektivitetsgevinstene i hovedsak utgjør bedriftsøkonomiske gevinster. Videre synes enkelte av de anførte gevinstene ikke å være fusjonsspesifikke. Det bemerkes for øvrig at partene har lagt til grunn en lang tidshorison ved beregning av de påberopte gevinstene. Endelig er ikke effektivitetsgevinstene tilstrekkelig dokumentert.

Samlet sett finner tilsynet at det ikke er tilstrekkelig dokumentert at de anførte effektivitetsgevinstene utgjør samfunnsøkonomiske og fusjonsspesifikke gevinster. På bakgrunn av dette finner Konkurransetilsynet at det ikke foreligger effektivitetsgevinster som kan oppveie de negative virkningene av foretakssammenslutningen.

6 Konklusjon, forholdsmessighet og vedtak

6.1 Konkurransemessige virkninger av ervervet

Konkurransetilsynet finner at foretakssammenslutningen mellom Shell og YX vil føre til en vesentlig begrensning av konkurransen i markedet for salg av drivstoff i Egersund/Helleland og i Fåvang.

Det foreligger ikke effektivitetsgevinster ved foretakssammenslutningen som kan oppveie det samfunnsøkonomiske tap som følger av konkurransebegrensningen.

6.2 Inngrepsvedtak

Konkurranseloven § 16 tredje ledd fastsetter hva et vedtak om inngrep kan gå ut på. Inngrepsvedtaket kan omfatte forbud, påbud eller tillatelse på nærmere fastsatte vilkår. Realiseringen av konkurranselovens formål vil være av avgjørende betydning for utformingen av et inngrepsvedtak. Det følger av kravet til forholdsmessighet at Konkurransetilsynets vedtak ikke må gå lenger enn det som er nødvendig for å oppnå formålet med inngrepet.

6.3 Vurdering av forholdsmessighet

Det følger av det alminnelige kravet til forholdsmessighet i norsk forvaltningsrett at Konkurransetilsynets vedtak ikke må gå lenger enn det som er nødvendig for å avhjelpe de negative konkurransevirkningene av foretakssammenslutningen.

Konkurransetilsynet har vurdert hvorvidt inngrepet vil være forholdsmessig ut fra de konkurransebegrensningene den meldte foretakssammenslutningen medfører. Konkurransetilsynet har under punkt 5 funnet at foretakssammenslutningen vil føre til en vesentlig begrensning av konkurransen i markedet for salg av drivstoff i Egersund/Helleland og i Fåvang. Tilsynet har derfor kommet til at foretakssammenslutningen kan godkjennes på vilkår om at overtakelse av en av de to YX- stasjonene i Egersund/Helleland og YX stasjonen på Fåvang

forbys. Vedtaket går ikke lenger enn det som må anses som nødvendig for å avhjelpe de skadelige virkningene av foretakssammenslutningen. Vedtaket er således forholdsmessig.

Som det fremgår under punkt 1 har partene allerede innrettet seg i henhold til det varslede vedtaket ved å inngå en tilleggsavtale til den meldte foretakssammenslutning som innebærer at Shell likevel ikke overtar kontroll over salg av drivstoff fra YX-stasjonen i Egersund og på Fåvang.

6.4 Vedtak

På denne bakgrunn og med hjemmel i konkurranseloven § 16 fatter Konkurransetilsynet følgende vedtak:

Foretakssammenslutningen mellom AS Norske Shell og spesifiserte eiendeler fra YX Energi Norge AS tillates på følgende vilkår:

- 1. Shell forbys å overta en av de to YX-stasjonene i Egersund/Helleland.***
- 2. Shell forbys å overta YX-stasjonen på Fåvang.***

Vedtaket trer i kraft straks.

Vedtaket kan påklages innen 15 virkedager, jf. konkurranseloven § 20 fjerde ledd. En eventuell klage stiles til Fornyings- og administrasjonsdepartementet, men sendes til Konkurransetilsynet.

Med hilsen

Knut Eggum Johansen
konkurransedirektør

Lasse Ekeberg
avdelingsdirektør