

MELDING AV FORETAKSSAMMENSLUTNING

MELLOM

EQUINOR ASA

OG

LASTEBILRAMP FOR PROPAN PÅ KÅRSTØ (INNMAT)

31. august 2026

Inneholder konfidensiell informasjon for Equinor merket i gult

Advokatfirmaet
Thommessen AS
Foretaksregisteret
NO 957 423 248 MVA
thommessen.no

OSLO
Ruseløkkveien 38
NO-0251 Oslo
Pb. 1484 Vika
NO-0116 Oslo
+47 23 11 11 11

BERGEN
Vestre Strømkaien 7
NO-5008 Bergen
Pb. 43 Nygårdstangen
NO-5838 Bergen
+47 55 30 61 00

STAVANGER
Knud Holms gate 8
NO-4005 Stavanger
+47 51 20 80 00

LONDON
Level 19C – Tower 42
25 Old Broad Street
GB-London EC2N 1HQ
+44 207 920 3090

1 INNLEDNING OG OPPSUMMERING

Denne meldingen inngis til Konkurransetilsynet i forbindelse med at Equinor ASA ("Equinor" eller "Melder") kjøper tilbake en lastebilramp for distribusjon av propan på Kårstø fra Flogas Norge AS ("Flogas"), i henhold til en tilbakekjøpsklausul i avtalen om salg av lastebilrampen fra Equinor til Flogas i 2014 ("Transaksjonen" eller "tilbakekjøpet"). Tilbakekjøpsklausulen er koblet til opphør av en langvarig avtale om kjøp og salg av propan, inngått mellom partene i forbindelse med salget av lastebilrampen til Flogas i 2014.

Omsetningen til Flogas relatert til propanen som er distribuert fra lastebilrampen er relatert til avtalen om kjøp og salg av propan, og ikke til lastebilrampen som sådan. Transaksjonen omfatter kun fysisk infrastruktur som er plassert på eiendom eid av Equinor og utleid til Gasled AS ("Gassled"), som igjen fremleier til Flogas. Infrastrukturen består av en trykksatt dagtank for propan samt en lastebilramp som gjennom rør (infrastruktur som eies av Gassled) er knyttet til propanlager ved gassprosesseringsanlegget på Kårstø (infrastruktur som eies av Gassled), men ikke noen kunde- eller leverandøravtaler, ansatte eller know-how/goodwill. Lastebilrampen fungerer som et rent overføringspunkt for propan fra gassprosesseringsanlegget, hvor grossister henter produktet med tankbil for videresalg. På slik standalone basis har ikke den trykksatte tanken eller lastebilrampen noen selvstendig tilstedeværelse på et marked.

Melders primære syn er at lastebilrampen som sådan ikke utgjør en selvstendig virksomhet eller en selvstendig markedsaktør, og at Transaksjonen derfor ikke kan anses som en foretakssammenslutning i konkurranseloven § 17 forstand. Konkurransetilsynet har, etter Melders syn, dermed ikke grunnlag for inngrep etter konkurranseloven § 16. Sakens bakgrunn og årsaken til at tilbakekjøpet likevel meldes som en foretakssammenslutning er nærmere redegjort for i kapittel 4.1. Den følgende markedsavgrensningen og konkurranseanalysen gis følgelig på subsidiært grunnlag, herunder for det tilfellet at Konkurransetilsynet skulle legge til grunn at infrastrukturen kan tilordnes en markedsaktivitet. I det følgende vil vi derfor omtale lasterampen som "Målvirksomheten", selv om denne etter Melders syn ikke er tale om en "virksomhet".

Tilbakekjøpet vil under enhver omstendighet ikke ha noen negative konkurransemessige virkninger. Det vil tvert imot være positivt for konkurransen at lasterampen ikke lenger vil opereres av en aktør som er i konkurranse med andre aktører som kan motta levering av propan på rampen. Til motsetning for Equinor, selger nemlig Flogas propan til aktører som konkurrerer med selskapet nedstrøms, og den langvarige leveringsavtalen sammen med rampen har satt Flogas i en gunstig posisjon overfor sine konkurrenter. I denne rollen har blant annet Flogas hatt fullt innsyn i både konkurrentenes løftinger av propan og også deres kjøpspriser. Med Equinor som eier, vil disse aktørene fritt kunne konkurrere om kjøp av volum som kan hentes med tankbil fra Kårstø, og det vil heller ikke være noen løftere som vil kjenne til de øvrige konkurrentenes volum og priser. Dette må forventes å ville styrke konkurransen til gode for kundene.

Markedet og rampens innplassering i verdikjeden er nærmere beskrevet i punkt 6 nedenfor.

2 KONTAKTINFORMASJON

2.1 Melder

Navn: Equinor ASA
Organisasjonsnummer: 923 609 016

Kontaktperson(er) for melder: Advokatfirmaet Thommessen AS
v/advokatene Eivind Sæveraas, Kamran Afzal, og Hanna Margrete Håberg

Adresse: Ruseløkkveien 38, 0251 Oslo
Postadresse: Postboks 1484 Vika, 0116 Oslo
Telefonnummer: 91 70 90 27 / 986 75 049 / 482 32 995
E-postadresse: eis@thommessen.no | kaf@thommessen.no | hbg@thommessen.no

2.2 Målvirksomheten (innmat)

Navn: Lastebilramp på Kårstø¹ (del av Flogas Norge AS)
Organisasjonsnummer: 998 409 438
Postadresse: Postboks 4455 Nydalen, 0403 Oslo

Kontaktperson(er) for målvirksomheten: Advokatfirmaet Arntzen Grette
v/ advokat Stein Ove Solberg

Telefonnummer: 982 94 589
E-postadresse: sos@arntzen.no

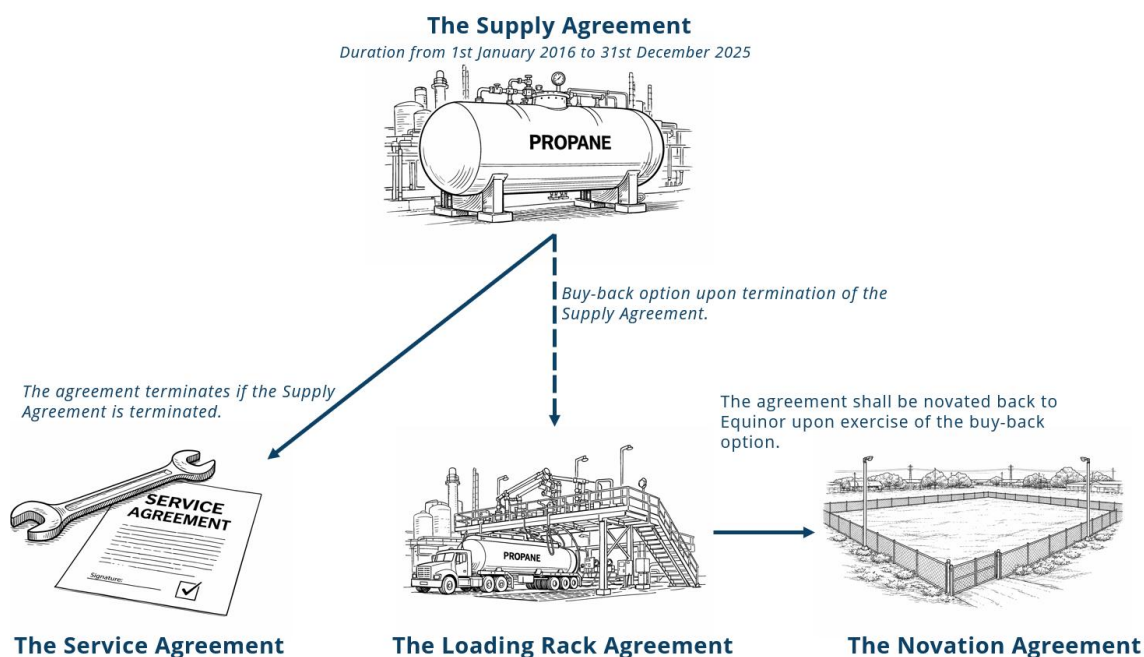
3 BESKRIVELSE AV FORETAKSSAMMENSLUTNINGEN

3.1 Transaksjonen og dens bakgrunn

Equinor (da Statoil) og Flogas inngikk i 2014 en langsiktig leveringsavtale for propan. Samtidig ble flere relaterte avtaler inngått, inkludert en avtale om salg av lasterampen på Kårstø, som brukes til å laste propan over til tankbiler, for fire millioner kroner. Lasterampen er plassert på en eiendom som Equinor leide av Statpipe (senere Gassled) Joint Venture, og som ledd i salgsavtalen ble denne fremleiet til Flogas slik at Flogas overtok alle Equinors rettigheter og plikter under leieavtalen. Denne såkalte novasjonsavtalen regulerer også transport av propan fra gassprosesseringsanlegget på Kårstø til lastebilrampen. Equinor og Flogas inngikk dessuten en tjenesteavtale for lasterampen, som regulerer tjenester levert av Equinor i forbindelse med lasterampen, inkludert beredskapsplaner, tilgang til havnekontor, veivedlikehold og administrasjon.

Følgende figur illustrerer avtaleverket:

¹ Transaksjonen omhandler en fysisk eiendel, som ikke har eget organisasjonsnummer eller lignende.



Salgsavtalen inneholdt en tilbakekjøpsklausul koblet til manglende enighet om videreføring av leveringsavtalen for propan, som utløp ved utgangen av 2025. Partene hadde helt fra 2023 forsøkt å komme til enighet om en nye avtale uten å lykkes, og Equinor utøvde derfor sin opsjon til tilbakekjøp av lasterampen høsten 2025. Salgsavtalen er vedlagt.

Vedlegg 1: Sale and Purchase Agreement for the loading rack at Kårstø between Statoil ASA and Flogas Norge AS, 15. desember 2014 (konfidensiell)

Flogas bestred Equinors rett til å utøve tilbakekjøpsklausulen, og dette ledet til voldgiftsforhandlinger gjennomført i juni 2026. Siden 1. januar 2026 har derfor Flogas fått levert propan til rampen fra ENI.² Voldgiftsretten ga Equinor fullt medhold i at selskapet hadde rett etter klausulen i salgsavtalen til å kreve tilbakekjøp av rampen. Partene har deretter forhandlet om de nærmere vilkårene for tilbakekjøpet.

Disse forhandlingene er ikke sluttført og Equinor kan ikke utelukke at man må gå veien om en eventuell tvangsfullbyrdelse av voldgiftsdommen. Ved gjennomføring av Transaksjonen vil Equinor imidlertid (igjen) ha full råderett over lastebilrampen og dermed utøve kontroll over den i konkurranserettslig forstand. I forbindelse med gjennomføring av tilbakekjøpet, vil det bli inngått en novasjonsavtale for en avtale med Gassco AS ("Gassco"), som regulerer transport av propan fra gassprosesseringsanlegget på Kårstø til lastebilrampen, fra Flogas til Equinor. Videre vil Equinor inngå en konsernintern avtale for

² Equinor oppfatter at avtalen er gjeldende for hele 2026.

drifts- og operatørrollen for lasterampen, samt en service avtale med Gassco, hvorefter Equinor skal operere som Technical Service Provider (TSP) på Kårstø..

Equinor er som beskrevet nærmere nedenfor av den klare oppfatning at tilbakekjøpet ikke utgjør en foretakssammenslutning. Det meldes likevel etter Konkurransetilsynets forespørsel om saken, som Equinor antar har bakgrunn i en henvendelse fra Flogas. Equinor vil ikke spekulere i hva som kan være bakgrunnen for dette, men konstaterer at sluttforhandlingene om vilkårene for tilbakekjøpet og eventuelle tilknyttede avtaler om levering av propan til Flogas fortsatt pågår. Transaksjonen vil uansett ikke bli gjennomført før Konkurransetilsynets saksbehandling er sluttført.

Opprinnelig skulle tilbakekjøpet være gjennomført innen 1. januar 2026, senere utsatt til 1. september 2026 på grunn av voldgiftssaken. Nå vil Equinor la Flogas fortsette å operere lastebilrampen inntil Transaksjonen er ferdig behandlet av Konkurransetilsynet.

3.2 Nærmere om hvorfor Transaksjonen ikke utgjør en foretakssammenslutning

Lasterampen drives ikke som en selvstendig virksomhet. Den har ingen ansatte, kontrakter eller kunder som sådan, og overdragelsen omfatter kun eierskap til rampen. For å etablere en *virksomhet* må enhver eier av rampen inngå leveranse- og kundeavtaler, engasjere dedikert personell og etablere de driftsmessige, administrative og kommersielle ressursene som er nødvendige for å drive aktiviteten.

Et skifte av kontroll over eiendeler kan bare anses som en foretakssammenslutning dersom disse eiendelene utgjør hele eller en del av et foretak, dvs. en virksomhet med markedstilstedeværelse, som en markedsomsetning klart kan tilskrives.³

Salg av bare enkeltdele av utstyr alene innebærer derfor vanligvis ikke en "foretakssammenslutning". Salg av for eksempel fartøyer eller fly, uten ansatte eller andre eiendeler, behandles typisk ikke som en "foretakssammenslutning". Dette støttes av juridisk teori. Østerud skriver for eksempel:

*"Når begrepet foretakssammenslutning, i hvert fall i sin kjerne, refererer til sammenslåing av tidligere adskilte foretak, bør ikke begrepet strekkes for langt i forbindelse med erverv av eiendeler som utgjør mer begrensede eller enkeltstående, isolerte innsatsfaktorer i en virksomhet."*⁴

En kommentar til den svenske konkurranseloven uttaler tilsvarende, med henvisning til svensk vedtakspraksis:

³ EC Consolidated Jurisdictional Notice, avsnitt 24.

⁴ Østerud, *Materielle kontrollvurderinger i konkurranseretten*, side 48.

*"Enbart överlåtelse av materiella tillgångar, t ex maskinutrustning eller liknande, utan samband med överlåtelse av t ex goodwill, lager, know-how eller personal, utgör dock inte en företagskoncentration i KLS mening."*⁵

Østerud forklarer videre at rettspraksis knyttet til atferdsreglene (forbudene mot konkurransebegrensende avtaler eller misbruk av dominerende stilling) også kan belyse rekkevidden av begrepet foretakssammenslutning. Et eksempel i denne sammenheng er EFTAs overvåkningsorgans sak i Color Line, knyttet til havneavtaler. I avtaler med Strömstad kommune leide fergeselskapet Color Line en del av havnen, inkludert rett til å benytte en rampe og et oppstillingsområde for kjøretøy. De aktuelle avtalene var på 15 og 20 år med muligheter for forlengelse. Vedtaket etter artikkel 53 og 54 i EØS-avtalen vurderte *ikke* om avtalene innebar en foretakssammenslutning, til tross for at så langvarige avtaler gjerne vil bli ansett som "varige".

Saken skiller seg også fra Konkurransetilsynets vedtak knyttet til Norgesgruppens overtakelse av leieavtaler hvor Ica Maxi tidligere hadde drevet dagligvarebutikker, der tilsynet la vekt på kontinuitet i driften som innebar at kunder (og omsetning) ville følge med.⁶

Selv om denne saken på overflaten også bare involverte ett nødvendig element (leieavtalene) som var nødvendig for å drive en dagligvarebutikk, la Konkurransetilsynet sterk vekt på behovet for å forhindre omgåelse av reglene som krever melding av transaksjoner som fører til varige strukturelle endringer. Konkurransetilsynet viste til juridisk teori, der det hadde vært argumentert for at "overdragelse som kun omfatter materielle driftsmidler, som maskiner eller produksjonsutstyr, trolig ikke vil utgjøre en foretakssammenslutning dersom for eksempel goodwill, varelager, know-how eller personell ikke også er inkludert", men at inkludering av særlig personell i de fleste tilfeller vil innebære en "foretakssammenslutning".⁷ Konkurransetilsynet understreket i den sammenheng at transaksjonen innebar at Norgesgruppen "i realiteten overtok ansatte", og at dette bidro til å "opprettholde kontinuitet, noe som gjorde det mer eller mindre likestilt med overdragelse av en igangværende dagligvarebutikk".

I motsetning til dette foregår driften av lasterampen på grunnlag av bilaterale kundeavtaler, dvs. ikke basert på ad hoc-salg til detaljkunder som oppsøker butikkene. Kundene følger ikke med, og det er ingen ansatte. Den virksomheten som genererer omsetning er salg av propan, og lasterampen er bare ett av flere elementer som trengs for å drive den virksomheten. Muligheten til å levere propan via rampen er like avhengig av rørforbindelsen til prosesseringsanlegget, som av selve rampen. Den

⁵ Wetter, Karlsson og Østman: "Konkurrenserätt", side 701.

⁶ V2014-3 – Norgesgruppen ASA.

⁷ Avsnitt 81 med henvisning til "Evensen/Sæveraas: "Konkurranseloven og EØS-konkurranseloven med kommentarer", 2009, s. 619.

begrensede verdien av lasterampen som sådan er også et argument for at rampen i seg selv ikke er "virksomheten".⁸

Tilbakekjøpet omfatter kun utstyr. I dette tilfellet kan man heller anse hovedelementet i "virksomheten" for å være den tiårige leveransekontrakten og ikke lasterampen. Markedsandelen på markedet for salg av propangass er knyttet til leveransekontrakten(e) og ikke rampen. Dermed innebærer verken leveranseavtalen eller salget av lasterampen en varig strukturell endring. Ellers ville Equinor på en måte ha vært i en posisjon der de i realiteten hadde inngått et evigvarende leveranseforhold med Flogas. Tilbakekjøpsklausulen ble avtalt fordi leveranseforholdet *ikke* skulle være evigvarende.

Det kan også diskuteres om det i det hele tatt har funnet sted en varig kontrollendring. Tilbakekjøpsklausulen fungerer på en måte som ligner en "sale and lease-back"-ordning. Kommisjonens meddelelse angir at "*sale and lease back transactions with arrangements for a buyback of the assets at the end of the term, do not normally constitute a concentration*".⁹

Etter det vi kjenner til ble kjøpet av lasterampen i 2014 ikke meldt til Konkurransetilsynet som en "foretakssammenslutning".

4 BESKRIVELSE AV DE INVOLVERTE FORETAKENE OG FORETAK I SAMME KONSERN

4.1 Equinor

Equinor er et internasjonalt energiselskap med hovedkontor i Norge og er morselskapet i Equinor-konsernet. Equinors verdikjede omfatter de fleste faser av olje- og gassindustrien, fra leting etter hydrokarboner til utbygging, produksjon og foredling, markedsføring og handel. Equinor har også en voksende portefølje av fornybare energiprosjekter, inkludert havvind (flytende og fastmontert), solenergi, hydrogen og karbonfangst og -lagring. Equinor er til stede i rundt 30 land verden over og er notert på børsene i Oslo (OSE) og New York (NYSE). En komplett oversikt over datterselskaper og andre tilknyttede selskaper, inkludert selskaper der Equinor holder ikke-kontrollerende minoritetsposter, med virksomhet i Norge følger i vedlegg 2.¹⁰

Vedlegg 2: Oversikt over datterselskaper og andre tilknyttede selskaper (minoritetsposter)

Equinor har virksomhet innenfor leting og utvinning samt produksjon og salg av olje- og gassprodukter, herunder propan. Propan er i hovedsak et biprodukt ved produksjon av naturgass og utvinnes i Norge av Equinor ved prosessanleggene på Kårstø og Kollsnes, der propan skipes videre fra Kårstø og Mongstad (eksport av propanmengder fra Kollsnes) til kunder i Europa. I tillegg produseres også mindre mengder propan fra raffinerier. Videre opererer Equinor 10-12 Coaster båter (små trykksatte skip), som typisk laster propan fra raffinerier og terminaler for distribusjon til mindre tankanlegg i

⁸ Den ble som nevnt solgt for 4 millioner, og tilbakekjøpssummen skal etter avtalen punkt 11.2 ta utgangspunkt i denne prisen og beregnes etter en formel som tar hensyn til eventuelle investeringer, medgått tid og avskrivninger.

⁹ Meddelelsen avsnitt 19.

¹⁰ Oversikt per 24. november 2025.

Europa. Til slutt driver Equinor med kjøp og salg av blant annet propan i USA via datterselskapet Equinor Marketing & Trading US Inc., inkludert import av slik propan til EU for oppstrøms grossistsalg.

Ytterligere informasjon om selskapet er tilgjengelig på <https://www.equinor.com/no>.

4.2 Målvirksomheten

Lastebilrampen på Kårstø er i dag eid og operert av Flogas Norge AS, som er heleid av det svenske selskapet DCC Energi Sweden AB, som igjen eies av DCC plc ("DCC"). DCC er et internasjonalt konsern med fokus på midtstrøms energivirksomhet. Selskapet har hovedkontor i Irland og er notert på børsen i London (LSE). Lastebilrampen driftes som et leveringspunkt for salg av propan til grossister som henter trykksatt propan med tankbiler. Flogas forestår også som en grossistaktør distribusjon av propan med tankbil til slutt kunder.

Under Flogas' eierskap og frem til 31. desember 2025 har lastebilrampen fått propanleveranser fra Equinor iht. en leveranseavtale for propan. Siden 1. januar 2026 har som nevnt over Flogas fått levert propan av ENI.

Ytterligere informasjon om Flogas er tilgjengelig på <https://www.flogas.no/om-flogas/>.

5 OMSETNING I NORGE SISTE REGNSKAPSÅR

Navn	Omsetning (i NOK 1000)
Equinor	
Målvirksomheten	305 000

6 BESKRIVELSE AV RELEVANTE MARKEDER

6.1 Innledning

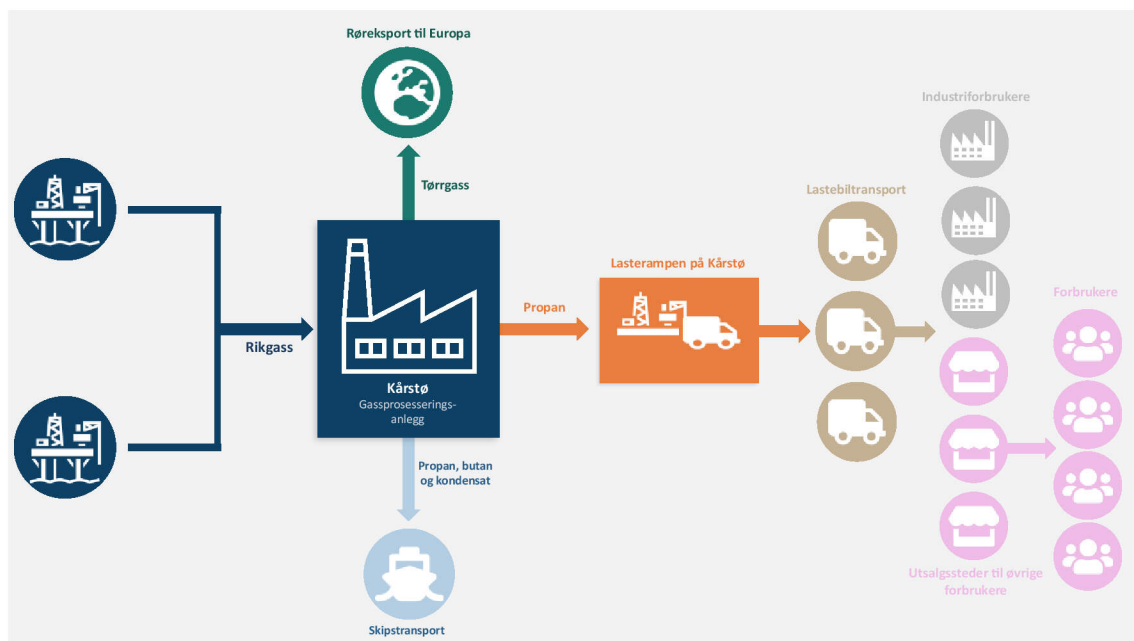
Equinor har virksomhet i store deler av verdikjeden for olje og gass, fra leting og produksjon (oppstrøms) til salg av olje- og gassprodukter inkludert propan (nedstrøms), hovedsakelig i store volumer til andre oljeselskap, petrokjemiselskap og handelshus (trading selskap) som forsyner deres behov inn til importterminaler og petrokjemianlegg. I tillegg er Equinor aktiv i Coaster markedet, som i hovedsak forsynes fra raffinerier i Europa (inkludert Mongstad raffineriet) til mindre importterminaler, der propan selges til store grossistkunder. Equinor distribuerer propan med skip til mottaksterminaler i Europa samt til lastebilrampen på Kårstø. Lastebilrampen på Kårstø er relevant i relasjon til grossistsalg av propan.

¹¹ Omregnet fra [redacted] med Norges Banks gjennomsnittlige valutakurs for 2025 (USD 1 = NOK 10,3912).

Flogas driver på sin side med salg av propan til konkurrerende grossistkunder fra lasterampen på Kårstø, samt med salg og transport av propan til sluttkunder, deriblant fra Kårstø. Denne sluttkunde-/detaljistvirksomheten er ikke del av Transaksjonen og Flogas vil kunne fortsette slik distribusjon etter Transaksjonen. Det samme gjelder for Flogas sin distribusjon og videresalg av propan fra andre lokasjoner enn Kårstø, som heller ikke vil berøres av Transaksjonen.

Figur 1 nedenfor viser hvordan propan distribueres fra prosesseringsanlegget på Kårstø. Equinor står i dag for førsteleddssalget direkte fra prosesseringsanlegget med båt til kunder i Europa (inkludert Norge) (██████████ tonn) og i rør til lastebilrampen på Kårstø (██████████ tonn). Flogas har frem til 1. januar 2026 kjøpt propan fra Equinor fra Kårstø, for salg og lastebiltransport via rampen til egne sluttkunder eller til andre videreselgere/distributører. Flogas distribuerer propan på egne biler fra rampen, men selger også til andre distributører for henting på rampen.

Figur 1. Distribusjonskanaler for propan fra Kårstø



Som det vil fremgå, vil ikke Transaksjonen medføre noen vesentlig endring i markedsstrukturen. Kunde-/leverandørforholdet mellom Equinor og Målvirksomheten har eksistert siden 2014, og dermed før Transaksjonen, og både Flogas samt selskapets grossistkunder vil kunne fortsette å kjøpe propan med henting av tankbil fra lastebilrampen fra Equinor. Transaksjonen fører dermed ikke til noen vesentlig begrensning av konkurransen og tilsynet har ikke grunnlag for å gripe inn mot den, jf. konkurranseloven § 16.

6.2 Verdikjeden for produksjon og salg av propan

Propan er et enkelt hydrokarbon molekyl, som ved 1 atmosfæres ("atm") trykk er i gassfase ned til -42 grader celsius. Propan finnes naturlig i råolje og rikgass. Mengden propan må reduseres i råolje for å

stabilisere råolje slik at denne kan transporteres på skip, og propan må også fjernes fra rikgassen slik at naturgassen møter spesifikasjonene i transportsystemene (rørledninger). I tillegg til naturlig forekommende propan fra råolje, som er det viktigste råstoffet for et raffineri, kan propan også produseres i ulike raffineriprosesser.

For å lagre og transportere propan, må stoffet være i væskefase, som oppnås ved å kjøle gassen ned til -42 grader Celsius eller ved at propan holdes under trykk (ca. 8 atm trykk v/20 grader Celsius). Etter Melders oppfatning vil propan normalt lagres nedkjølt der det produseres i store mengder (typisk i gassprosesseringsanlegg), mens propan fra raffinerier typisk lagres under trykk da propanmengdene produsert i raffinerier er mer beskjeden. Hvordan propanet lagres, har og betydning for hvordan det distribueres videre fra produksjonsstedet:

- Nedkjølt propan transporteres med store LPG-skip ("Liquified Petroleum Gas")¹² i såkalt fullkjølt tilstand (dvs. -42 grader celsius). Lastekapasiteten på disse skipene er typisk 10.000 – 50.000 tonn propan.
- Trykksatt propan transporteres i trykksatte LPG-skip, også kalt Coastere, hvor lastekapasiteten typisk er 1.700 – 3.500 tonn propan.

Propan leveres fullkjølt til LPG skip fra Kårstø, Mongstad og Braefoot Bay (UK). I tillegg er det store fullkjølte importanlegg for LPG mange steder i Europa, så som Rafnes i Vestfold (Norge), Stenungsund (Sverige), Vlissingen (NL), Terneuzen (NL), Antwerpen (Belgia), Sinnes (Portugal), Tarragona (Spania) mfl. Slike importterminaler tar gjerne inn propan og butan til petrokjemianlegg, men flere av disse anleggene har også anlegg for lasting av tankbiler og jernbanevogner (Stenungsund i Sverige og AGT i Antwerpen i Belgia er eksempler på slike) for videre distribusjon til slutt kunder.

Propan som leveres fra raffinerier løftes typisk fra trykksatte kuletanker og fraktes med små trykksatte LPG båter til mindre importanlegg i Europa. Noen av raffineriene har også anlegg for løfting av trykksatt propan med tankbil og/eller jernbanevogner for videre distribusjon i nedstrømsmarkedet.

Hovedbruksområdene for propan er som råstoff i petrokjemiindustrien, energikilde og drivstoff. Propan konkurrerer typisk med nafta og butan (og i noen grad også etan) som råstoff for framstilling av plasttypene polyetylen og polypropylen. Levering av propan til petrokjemikunder foregår typisk enten ved direkte leveranse fra raffineri (typisk innenlands raffineri, som er tett integrert med nærliggende petrokjemianlegg) eller med skip direkte inn til en fullkjølt importterminal som er direkte knyttet til et petrokjemianlegg. Noen av petrokjemianleggene som kan ta imot skip har også system for reeksport av propan, butan og nafta (kalt NGL produkter) slik at de kan optimere råstoffkilden når prisene endrer seg, herunder ved å selge ut det NGL produktet som ikke lenger ansees optimalt som råstoff).

¹² LPG er en internasjonal fellesbetegnelse for petroleumsgassen bestående av propan og litt butan.

Propan kan også benyttes som energikilde i industri og i private hjem/borettslag. Dette er spesielt populært i områder/land som ikke har etablert infrastruktur for naturgass. Eksempler på anvendelse av propan kan være som varmekilde i drivhus (her er utslipp av CO₂ en tilleggsfordel), oppvarming av bygninger og industriprosesser. Propan leveres også som flaskegass, som kan benyttes som energikilde i (stor)kjøkken og til gassgriller.

I en del land er propan populært som drivstoff i biler og busser (autogass). Propan benyttes også som bunkers i båter, da produktet er relativt rimelig, gir mindre forurensning og har et lavere utslipp av CO₂ enn normal bunkersolje.

Vanlige bruksområder for propan i Norge er som oppvarming, råstoff i petrokjemianlegg (Rafnes), energikilde i industrielle prosesser, og som brennstoff i kokeapparater (som brukes i hytter, båter og ved camping) samt i gassgriller.

Det er betydelige etableringsbarrierer for oppstrøms grossistsalg av propan, primært knyttet til produksjonsvirksomheten med tilhørende krav til tillatelse, utstyr, kompetanse mv. For nedstrøms grossistsalg er etableringsbarrierene betydelig lavere, som eksemplifiseres av at Nærenergi nylig har etablert en ny propanterminal i Gismarvik (nær Kårstø, Rogaland), med tilhørende lasterampe for levering av propan til tankbil.

6.3 Markedsavgrensning

6.3.1 Produktmarked

Kommisjonen har i tidligere saker som gjelder raffinerte drivstoffprodukter skilt mellom oppstrømsaktiviteter som utvinning og produksjon av olje og gass, og nedstrømsaktivitet for salg og distribusjon.¹³ På nedstrømsmarkedet skiller Kommisjonen mellom de ulike produkttypene, herunder (i) diesel, (ii) bensin, (iii) LPG (fellesbetegnelse for propan og butan), (iv) tungolje og (v) lett fyringsolje.¹⁴

Videre har Kommisjonen vurdert tre nivåer for distribusjon, hvorav to relaterer seg til grossistsalg, henholdsvis fra produksjonsstedet (ex-refinery sales) og øvrige grossistsalg (non-retail sales), og det tredje nivået relaterer seg til detaljistsalg (retail sales):¹⁵

- (i) Ex-refinery sales omfatter typisk levering til grossister, videreforhandlere eller raffineringsvirksomhetens interne grossistled (førsteleddssalg).
- (ii) Non-retail sales omfatter leveranser med sekundært transportalternativ (f.eks. tankbil) til uavhengige videreforhandlere som ikke er integrert oppstrøms, samt til store industri- eller næringskunder.

¹³ M.6286, Südzucker / ED&F Man avs. 719.

¹⁴ M.10372 DCC/Progas avs. 16 med videre henvisninger.

¹⁵ Se for eksempel sak M.11360 DCC/Progas avs. 21.

(iii) Retail sales omfatter salg til sluttforbrukere gjennom detaljistutsalg.

Skillet mellom de to grossistmarkedene er beskrevet slik av Kommisjonen:

*"At the wholesale level, the primary level of distribution, ex-refinery sales, typically includes the supply to wholesalers, traders or the internal wholesale arm of the refiners. The second level of distribution, non-retail sales, encompasses the supply to independent resellers or retailers not integrated upstream and to large industrial and commercial consumers by secondary means of transport (e.g., trucks)."*¹⁶

Begrunnelsen for skillet mellom de to grossistmarkedene knytter seg til leveringssted- og måte for det aktuelle produktet. Mens ex-refinery sales (førsteleddssalg) innebærer at kundene selv henter produktet på produksjonsstedet, hvor produktet leveres fra primære transportmidler som rør, innebærer non-retail sales (andreleddssalg) at kundene mottar produktet på en annen lokasjon og fra sekundære transportmidler som tankbil. Ex-refinery salg er i så måte det primære distribusjonsnivået for salg av LPG.¹⁷ Som Kommisjonen selv skriver:

*"Ex-refinery sales constitutes a primary level of distribution with large volume sales by refiners directly at the refinery gate and delivered by primary transport (i.e. generally by rail, pipeline, ship or barge) to clients' terminals (storage facilities) inland or abroad."*¹⁸

I forlengelsen av det ovennevnte, har Kommisjonen i tidligere avgjørelser vurdert om ex-refinery salg av LPG (propan og butan) bør segmenteres basert på formatet som LPG leveres i (i bolk, som autogass eller i sylindre), men uten å konkludere endelig. Kommisjonen har også vurdert et mulig skille mellom LPG solgt i bolk til hovedsakelig husholdningsformål (lite bolksement) og LPG solgt i bolk til industrielt bruk (mellom- og stort bolksement), men til syvende og sist latt dette stå åpent.¹⁹

Etter Melders syn, må det i tråd med tidligere praksis fra Kommisjonen, samt tilbuds- og etterspørselsstruktur, på grossistnivå skilles mellom oppstrøms førsteleddssalg av LPG fra leveringspunkt (ex-refinery sales) og nedstrøms andreleddssalg av LPG til distributører via sekundære leveringsmetoder som tankbil (non-retail sales). Skillet er begrunnet i at førsteleddssalg skjer direkte fra eller tilknyttet det primære produksjons- eller leveringspunktet, hvor kundene selv henter produktet med primære transportmidler, mens andreleddssalg innebærer at produktet leveres til kundene på en annen lokasjon via sekundære transportmidler som tankbil.

Salget av propan fra lastebilrampen på Kårstø inngår etter Melders syn i markedet for førsteleddssalg av LPG (ex-refinery sales). Begrunnelsen for dette er at lastebilrampen utgjør infrastruktur som muliggjør levering av propan direkte fra gassprosesseringsanlegget til grossister som selv henter

¹⁶ M.10372 DCC/Progas avs. 16 med videre henvisninger.

¹⁷ M.7649 VARO/ARGOS/DSE/VITOL/CARLYLE/REGGEBORGH, avs. 20.

¹⁸ M.7649 VARO/ARGOS/DSE/VITOL/CARLYLE/REGGEBORGH, avs. 20.

¹⁹ M.4028 – FLAGA / PROGAS / JV, avs. 14 and M.1628 – TotalFina / Elf, avs. 243 - 245.

produktet med tankbil. Rampen er ikke et selvstendig distribusjonsledd, men fungerer som et rent overføringspunkt mellom gassprosesseringsanlegget på Kårstø og grossistene som kjøper propan for videresalg. Propanen føres på sin side i rør fra prosesseringsanlegget til rampen, hvor den kan lastes over til tankbiler.

Fra et tilbuds- og etterspørselsperspektiv er salg via lastebilramp ved gassprosesseringsanlegg funksjonelt likestilt med salg direkte fra en lastebilrampe koblet til et raffineri ("at the refinery gate"), ettersom grossistene i begge tilfeller selv henter produktet på det primære produksjons- og leveringspunktet, her for propan, uten at selgeren står for videre transport. Lastebilramper (slik som Kårstø) og importterminaler (slik som Gismarvik) er dermed like tilbudspunkter for grossistsalg, hvor begge typer infrastruktur muliggjør henting av propan for videresalg med tankbil, og i så måte fungerer som et fysisk bindeledd mellom produksjonssted og grossistkunder.

For formålet med denne meldingen legger derfor Melder til grunn at det relevante produktmarked, inkluderer førsteleddssalg av LPG fra leveringspunkt (ex-refinery sales), uten at det anses nødvendig å segmentere ytterligere basert på format eller formål. Spørsmålet kan uansett stå åpent siden Transaksjonen ikke reiser konkurransemessige problemstillinger i noen segmenter.

I et marked for førsteleddssalg av propan vil trolig Equinor og Målvirksomheten måtte anses å ha et horisontalt overlapp, herunder ved at Equinor selger propan til Målvirksomheten som "oppstrøms grossist" innen LPG, som da igjen videreselger denne til andre grossister oppstrøms, som henter propanen på leveringspunktet/lastebilrampen.

Dersom Konkurransetilsynet likevel ikke skulle anse at salget av propan fra Målvirksomheten inngår i markedet for førsteleddssalg av LPG, vil det ikke foreligge noe horisontalt overlapp mellom Equinor og målvirksomheten. Det vises i denne sammenheng til at Equinor kun har aktivitet innen førsteleddssalg av LPG og er ikke aktive innen: (i) nedstrøms andreleddssalg av LPG til distributører via sekundære leveringsmetoder som tankbil eller (ii) salg til sluttforbrukere. Dersom Målvirksomheten ikke anses å inngå i markedet for førsteleddssalg av LPG, foreligger det i dag kun en vertikal relasjon mellom partene. Det er uklart om denne vertikale relasjonen vil bestå etter Transaksjonen da det per i dag ikke medfølger noen langsiktig avtale med Flogas om salg av propan etter at Equinor har overtatt lastebilrampen.

6.3.2 Geografisk marked

Kommisjonen har tidligere vurdert at oppstrøms grossistmarked for salg av raffinerte drivstoffprodukter omfatter hele EØS eller vestlige deler av Europa,²⁰ men at nedstrømsmarkedene ofte kan ha en nasjonal dimensjon (eller potensielt være snevrere).²¹

²⁰ M.7649 VARO/ARGOS DSE/VITOL/CARLYLE/REGGEBORGH avs. 32

²¹ M.11360 DCC/Progas avs. 30.

For denne meldingens formål anser Melder at det relevante geografiske markedet omfatter hele EØS eller vestlige deler av Europa. Det vises her til at propan selges på tvers av landegrensene, blant annet volum fra Sverige til Norge og vice versa via jernbane eller tankbil. Anlegget på Stenungsund i Sverige (Flogas Sverige AB) ser for eksempel ut til å forsyne kunder i store deler av Sør-Norge, og kan nå deler av Nord-Norge via jernbane og veitransport. Equinor selv solgte også omtrent [REDACTED] tonn propan til Stenungsund for levering til Flogas Sverige AB i 2025. Videre transporterte for eksempel Kosan Gas propan fra Preems raffineri i Göteborg, Sverige, til kunder i Sør-Norge. Som nevnt over, importerer også Equinor propan fra datterselskapet Equinor Marketing & Trading US Inc. for oppstrøms grossistsalg i EØS. Det er uansett ikke nødvendig å ta endelig stilling til det relevante geografiske markedet for denne meldingens formål.

7 KONKURRANSEANALYSE

7.1 Innledning

For å vurdere Transaksjonens konkurransevirkninger er det nødvendig å skille mellom førsteleddssalg av propan (ex-refinery sales) og nedstrømsmarkedene for grossist- og sluttkundesalg. Equinor og Målvirksomheten er aktiv på førsteleddssalgsmarkedet, mens Flogas også er aktiv på nedstrømsmarkedene.

Som nevnt foreligger dermed kun et horisontalt overlapp mellom partene dersom Målvirksomheten anses å inngå i markedet for førsteleddssalg av propan. Alternativt, eksisterer det en vertikal forbindelse mellom partene i dag, som i utgangspunktet opphører ved eierskifte av lastebilrampen.

Når det gjelder den vertikale forbindelsen mellom førsteleddssalg og nedstrømsmarkedene, vil Transaksjonen ikke ha noen negative vertikale virkninger. Tvert imot vil Transaksjonen være konkurransefremmende: Til motsetning fra Flogas, er Equinor ikke en aktør på nedstrømsmarkedet og vil derfor kunne tilby propan fra rampen til alle grossister og distributører på like vilkår, uten å favorisere egen nedstrømsvirksomhet.

Dette utdypes i det følgende, hvor det først redegjøres for virkningene på førsteleddssalgsmarkedet (punkt 7.2), og deretter for de vertikale virkningene (punkt 7.3).

7.2 Transaksjonen vil ikke i betydelig grad hindre effektiv konkurranse i markedet for førsteleddssalg av propan (ex-refinery sales)

Som redegjort for omfatter markedet for førsteleddssalg av propan (ex-refinery sales) grossistsalg av propan direkte fra primære produksjons- eller leveringspunkter, hvor kundene selv henter produktet. Dette inkluderer både leveranser direkte fra gassprosesseringsanlegg og fra tilbudspunkter som lastebilramper og importterminaler. Målvirksomheten på Kårstø kan anses å inngå i dette markedet fordi den fungerer som et overføringspunkt for propan fra gassprosesseringsanlegget, hvor grossister henter produktet med tankbil for videresalg – på samme måte som ved salg direkte fra raffineri.

I et EØS-/vest-europeisk marked for førsteleddssalg av propan er det flere aktører som leverer fullkjølt propan til LPG-skip fra Mongstad og Braefoot Bay (UK), i tillegg til Kårstø. Videre er det store fullkjølte importanlegg for LPG mange steder i Europa, så som Rafnes i Vestfold (Norge), Stenungsund (Sverige), Vlissingen (NL), Terneuzen (NL), Antwerpen (Belgia), Sinnes (Portugal), Tarragona (Spania) m.fl. Slike importterminaler tar gjerne inn propan og butan til petrokjemianlegg, men flere av disse anleggene har også anlegg for lasting av tankbiler og jernbanevogner for videre distribusjon til sluttbrukere, for eksempel Stenungsund i Sverige og AGT i Antwerpen. I et EØS-/vest-europeisk marked er det dermed mange konkurrerende leverandører av førsteleddssalg av propan.

Melder har ikke oversikt over markedsandeler for førsteleddssalg av propan i EØS eller Vest-Europa.

For så vidt gjelder EØS, eksporterte Equinor totalt [REDACTED] tonn propan fra sine produksjonsfasiliteter i Storbritannia og Norge til importterminaler i EU, Storbritannia og Norge ("NWE"), hvorav produksjonen på Kårstø sto for [REDACTED] propan. Medregnet volumer produsert i USA og eksportert til NWE, har Equinor et årlig totalt salgsvolum på ca. [REDACTED] tonn propan inn i dette markedet. Av et totalmarked for propan i NWE (produsert og importert) på totalt [REDACTED] står Equinor for ca. [REDACTED] basert på volumer produsert i NWE og ca. [REDACTED] % dersom importerte volumer medregnes. Equinors andel er marginalt høyere, på ca. [REDACTED] dersom importert propan (totalt [REDACTED]) holdes utenfor totalmarkedet.

Basert på tilgjengelige data for 2025 estimerer Melder at det selges ca. [REDACTED] tonn fra Målvirksomheten. Følgelig er Målvirksomhetens markedsandel i et EØS-/vest-europeisk marked helt marginal.

Under enhver omstendighet legges det derfor til grunn at Equinor og Målvirksomheten har markedsandeler på under 20 % i et EØS-/vest-europeisk marked for førsteleddssalg av LPG, og det foreligger følgelig ikke et berørt marked i konkurranserettslig forstand.

Slik Melder vurderer saken, vil Transaksjonen føre til at alle nedstrømsaktørene i grossistmarkedet blir behandlet likt ved at ingen vil ha informasjon om konkurrentenes forsyningsmengder eller priser. Fra 2014 og fram til i dag har Flogas hatt denne innsikten som eier av lasterampen på Kårstø og gjennom avtalene som konkurrentene deres har inngått om kjøp av propan fra lasterampen på Kårstø.

I et hypotetisk mer begrenset marked enn EØS/Vest-Europa oppfatter også Equinor at grossistene nedstrøms vil ha en rekke alternative leverandører til Equinor, for eksempel Nærenergi og Kosan Gas, og ikke minst fra Progas eller Flogas ved anlegget Stenungsund i Sverige, som forsyner en ikke-ubetydelig del av det norske markedet.

Videre vil Transaksjonen heller ikke medføre noen utestenging av Equinors konkurrenter oppstrøms. Øvrige skipere kan levere sine volumer av propan med skip for salg til kunder i NWE, slik Equinor også gjorde inntil Statoil Fuel & Retail investerte i bilfyllplassen for leveranser innenlands med tankbil i

midten av 1990-årene. Bilfyllplassen står for øvrig for svært små volumer av Equinors totale produksjon av propan og konkurrentene har en rekke alternative distributører å selge til.

7.3 Vertikale virkninger av Transaksjonen

Det eksisterer i dag en vertikal forbindelse mellom Equinor sitt førsteleddssalg av LPG fra leveringspunkt (ex-refinery sales) og Flogas sitt nedstrøms andreleddssalg av LPG til distributører via sekundære leveringsmetoder som tankbil (non-retail sales).

Melder mener at Transaksjonen ikke vil ha noen negative vertikale virkninger. Tvert imot vil Transaksjonen være konkurransefremmende for nedstrømsmarkedet.

For det første vil Transaksjonen ikke føre til utestenging av nedstrøms grossistkunder. Til motsetning fra Flogas, er Equinor ikke en aktør på nedstrømsmarkedet for grossist- eller sluttkundesalg av propan. Equinor vil derfor kunne tilby propan fra lastebilrampen til alle grossister og distributører på like vilkår, uten å favorisere egen nedstrømsvirksomhet. Dette står i kontrast til dagens situasjon, hvor Flogas både eier rampen og konkurrerer med andre distributører som er avhengige av leveranser fra rampen.

Flogas har i sin tid som eier av lastebilrampen hatt en konkurransefordel overfor sine konkurrenter i nedstrømsmarkedet. Flogas har vært den eneste aktøren som har fått tilgang til propan fra lastebilrampen på Kårstø, og har solgt videre til konkurrerende distributører på vilkår som Flogas selv har fastsatt. Ved tilbakekjøpet vil denne situasjonen endres: Equinor vil tilby propan direkte til alle interesserte aktører, inkludert Flogas sine nåværende kunder og konkurrenter.

Det kan også nevnes at Flogas i en åpen tilbudsforespørsel høsten 2025 presiserte at Flogas sine egne tankbiler alltid vil ha prioritet på fyllestasjonen, og at øvrige aktører må vente selv om Flogas ankommer senere. Flogas begrenset også mengden de tilbød øvrige propangrossister i Norge som ønsket leveranser fra lastebilrampen på Kårstø. Slike begrensninger vil ikke gjelde med Equinor som eier, ettersom Equinor ikke konkurrerer i nedstrømsmarkedet.

Med Equinor som eier av lastebilrampen vil alle distributører kunne konkurrere om volum på like vilkår. Equinor planlegger å tilby propan basert på "first come – first served"-prinsippet, slik at ingen av distributørene blir spesielt prioritert. Markedsprisen for propan vil fastsettes gjennom anbud eller bilaterale forhandlinger med de ulike aktørene. Dette vil gi nedstrømskonkurrentene likeverdige konkurransevilkår og må forventes å medføre økt konkurranse.

Nærenergis etablering av Gismarvik-terminalen illustrerer også problemet med dagens struktur. Terminalen ble bygget til en sum Equinor forstår var på NOK 120 millioner nettopp på grunn av misnøye med leveransebetingelsene fra Flogas på Kårstø. Dette viser at Flogas sin posisjon som både eier av lastebilrampen og konkurrent i nedstrømsmarkedet har vært problematisk for andre aktører. Ved at Equinor overtar rampen, fjernes denne interessekonflikten og konkurranseforholdene i nedstrømsmarkedet forbedres.

Samlet sett vil Transaksjonen dermed ikke ha noen negative vertikale virkninger, men snarere legge til rette for effektiv konkurranse på leddet for nedstrømsdistribusjon.

7.4 Viktigste, kunder, konkurrenter og leverandører

Nedenfor gis en oversikt over Equinors fem viktigste konkurrenter, kunder og leverandører hva gjelder førsteleddssalg av propan (ex-refinery sales) i EØS, jf. konkurranseloven § 18 a bokstav e/f.

Konkurrenter		Kunder		Leverandører	
Navn	Estimert markedsandel	Navn	Andel salg (%)	Navn	Leveranseandel (%)

Foretakssammenslutningen antas ikke å få noen virkning for Equinors konkurrenter, kunder og leverandører innenfor førsteleddssalg av propan (ex-refinery sales) i EØS/Vest-Europa.

Nedenfor gis en oversikt over Målvirksomhetens (antatt) viktigste konkurrenter, kunder og leverandører hva gjelder førsteleddssalg av propan (ex-refinery sales) fra lastebilrampen i EØS, jf. konkurranseloven § 18 a bokstav e/f.

Konkurrenter		Kunder		Leverandører	
Navn	Estimert markedsandel	Navn	Andel salg (%)	Navn	Leveranseandel (%)

Foretakssammenslutningen antas ikke å få noen virkning for Målvirksomhetens konkurrenter, kunder og leverandører innenfor førsteleddssalg av propan i EØS/Vest-Europa.

8 EFFEKTIVITETSGEVINSTER

Det er ikke forventet noen effektivitetsgevinster av betydning. Det kan imidlertid nevnes at både Gassco og Equinor som tjenesteleverandør for prosesseringsanlegget i noen grad har vært misfornøyd med Flogas som operatør av lastebilrampen, og at Equinor forventer at vedlikehold vil bli enklere og at sikkerheten vil kunne forbedres med Equinor som eier.

9 TILSYN FRA ANDRE KONKURRANSEMYNDIGHETER

Transaksjonen er ikke underlagt krav om tilsyn fra andre konkurransemyndigheter. Transaksjonen krever ikke lisenser eller tillatelser etter norsk lov.

10 AVTALEN OM FORETAKSSAMMENSLUTNINGEN MED BILAG

Det er ikke inngått noen avtale i forbindelse med den forutsatte foretakssammenslutningen. Tilbakekjøpet av lastebilrampen er regulert i salgsavtalen inntatt som vedlegg 1. Salgsavtalen er å betrakte som forretningshemmeligheter.

11 ÅRSREGNSKAP OG ÅRSRAPPORTER

Vedlagt meldingen følger årsregnskap og årsrapporter for siste regnskapsår:

Vedlegg 3: Equinor ASA

Vedlegg 4: Flogas Norge AS²²

²² Det foreligger ikke separat årsregnskap/årsrapport for lastebilrampen på Kårstø, da dette har vært en integrert del av Flogas' virksomhet i Norge.

12 KONFIDENSIALITET

Denne meldingen inneholder forretningshemmeligheter jf. konkurranse-loven § 18 b. Forslag til offentlig versjon av meldingen og begrunnelse er vedlagt meldingen.

Vedlegg 5: Utkast til offentlig versjon av meldingen

Vedlegg 6: Begrunnelse for anmodning om unntak fra offentlighet

13 AVSLUTTENDE BEMERKNINGER

Vi ber om å bli kontaktet dersom det skulle være spørsmål til meldingen.

I den grad meldingen eller andre dokumenter i saken ikke er publisert på Konkurransetilsynets nettside, ber vi om å bli underrettet dersom Konkurransetilsynet mottar innsynsbe-gjæringer i meldingen eller andre dokumenter i saken.

Med vennlig hilsen

Advokatfirmaet Thommessen AS



Eivind Sæveraas

Advokat