

Anmälade företag

Gasum Oy, 0969819-3, Revontulenpuisto 2 C, FI-02100 Espoo, Finland

Ombud: advokaterna AA, BB, CC och DD

Saken

Anmälan enligt 4 kap. 6 § konkurrenslagen (2008:579) om företagskoncentration; tillhandahållande av flytande naturgas och biogas

Beslut

Med beaktande av Gasum Oys frivilliga åtaganden i **Bilaga 1** lämnar Konkurrensverket Gasum Oys förvärv av ensam kontroll över Lidingö Clean Gas Solutions Holding AB, 559171-1147, Nauticor GmbH & Co. KG, HRA 115369, och Nauticor Beteiligungs-GmbH, HRA 124967, utan åtgärd. Detta beslut att godta Gasum Oys åtaganden förenas med ett vite om 400 (fyrahundra) miljoner kronor.

1 Anmälan och Konkurrensverkets handläggning

1. Gasum Oy (Gasum) har den 7 januari 2020 anmält förvärv av ensam kontroll över Lidingö Clean Gas Solutions Holding AB (Lidingö Clean Gas), Nauticor GmbH & Co KG (Nauticor KG) och Nauticor KG:s komplementär Nauticor Beteiligungs-GmbH (Nauticor GmbH) (gemensamt Målbolagen). Förvärvet utgör en företagskoncentration enligt 1 kap. 9 § konkurrenslagen (2008:579), KL.
2. Sedan Konkurrensverket inte kunnat utesluta att företagskoncentrationen skulle hämma konkurrensen vad gäller tillhandahållande av flytande naturgas (LNG¹) till industrikunder, kom Gasum den 10 februari 2020 in med ett förslag till åtaganden som syftade till att verket skulle lämna koncentrationen utan åtgärd i fas 1. Tidsfristen för Konkurrensverkets inledande undersökning förlängdes genom detta från 25 till 35 arbetsdagar i enlighet med 4 kap. 11 § andra stycket KL. Detta innebar att Konkurrensverket senast den 25 februari 2020 skulle meddela beslut om att antingen genomföra en särskild undersökning av koncentrationen eller lämna den utan åtgärd.
3. Gasum kom den 25 februari 2020 in med en begäran om att under 20 arbetsdagar stoppa löptiden för fristen som anges i 4 kap. 11 § KL. Syftet med att stoppa löptiden var att ge Gasum möjlighet att komplettera Konkurrensverkets utredning med ett utlåtande från en oberoende sakkunnig med särskild erfarenhet av branschen. Med anledning av detta förlängdes tidsfristen för beslut fram till och med den 24 mars 2020.

2 Företagen

2.1 Gasum

4. Gasum är ett nordiskt energibolag som tillhandahåller naturgas och biogas i gasform och flytande form till kunder inom framför allt industrisektorn, den marina sektorn och trafiksektorn i Sverige, Norge och Finland. Gasum är helägt av finska staten. Gasums svenska verksamhet består bland annat av import och distribution av flytande naturgas som Gasum importerar via

¹ LNG är en förkortning av den engelska termen *liquefied natural gas* som betyder flytande naturgas. LNG är en sammansättning av metan och till viss del en blandning av etan och propan som har kylts ner till runt -160 grader C till flytande form, vilket gör den lämplig för icke-trycksatt förvaring och transport över långa sträckor. Nedkylningsprocessen minskar gasens volym 600 gånger.

sin terminal i Lysekil, samt produktion och distribution av biogas och distribution av flytande biogas (LBG²).

5. Gasum tillhandahåller bunkringstjänster för LNG till marina kunder. Bunkringen sker på olika sätt, genom lastbil-till-skepp, hamn-till-skepp eller skepp-till-skepp genom bunkringsfartyget Coralius. Coralius är främst verksamt i Skagerak och i Göteborgsområdet.
6. Sedan år 2019 driver Gasum även tankstationer för LNG och LBG till tunga lastbilar i Sverige. För närvarande har Gasum ett tiotal tankstationer i Sverige men planerar att utöka antalet tankstationer i Norden till ett femtiotal.

2.2 Målbolagen

7. **Lidingö Clean Gas** är ett helägt dotterbolag till AGA Gas AB som i sin tur ägs till 100 procent av LindeGas Holding Sweden AB. Lidingö Clean Gas är ett nybildat bolag. I bolaget och dess dotterbolag har AGA Gas AB placerat sina svenska och norska tillgångar relaterade till verksamheten inom LNG och biogas, inklusive kundavtal.
8. Lidingö Clean Gas tillhandahåller LNG och biogas till kunder i Sverige och i Norge. Den svenska verksamheten består bland annat av import och distribution av LNG som företaget importerar via sin terminal i Nynäshamn, samt distribution av komprimerad biogas (CBG³), så kallad fordonsgas.
9. **Nauticor KG** är ett helägt dotterbolag till det tyska bolaget Linde AG, som också äger 100 procent av aktierna i Natuticor KG:s komplementär **Nauticor GmbH** (tillsammans Nauticor). Nauticor tillhandahåller LNG till marina kunder. Genom ett dotterbolag leasar och driver Nauticor dessutom bunkringsfartyget Kairos som levererar LNG som bränsle till marina kunder i Östersjöområdet.
10. Bland de tillgångar som ingår i Målbolagen och som därmed medföljer i förvärvet finns en förvätskningsanläggning för LNG, två LNG-terminaler, två LNG-bunkringsfartyg och 48 tankningsstationer i Sverige och i Norge.

² LBG är en förkortning av den engelska termen *liquefied biogas* som betyder flytande biogas. LBG är ett förnybart bränsle som produceras av biogas som kyls ner till dess att den övergår i flytande form. LBG produceras på förvätskningsanläggningar för biogas. Den huvudsakliga kemiska beståndsdel i LBG är metan. LBG och LNG är i funktionellt hänseende utbytbara och kan användas för samma ändamål som bränsle.

³ CBG är en förkortning av den engelska termen *compressed biogas*. För att biogas ska kunna användas som bränsle i fordon för vägtrafik måste den ha ett högt energiinnehåll. För att uppnå detta genomgår biogasen en process som kallas uppgradering. När biogasen har uppgraderats kan den komprimeras. Genom komprimering minskar gasens volym, vilket gör den lämplig att användas som bränsle i fordon som drivs på gas.

3 Bakgrund

3.1 Konkurrensverkets utredning

11. Konkurrensverket har under utredningen begärt in kompletterande information från Gasum avseende bland annat ägande och drift av importterminaler för LNG, svenska företags användning av LNG, marginaler och vissa interna dokument. Från kunder till parterna har Konkurrensverket hämtat in uppgifter om vilka möjliga leverantörer de har, möjligheten att byta ut användningen av LNG samt betydelsen av importterminaler och annan infrastruktur för möjligheten att leverera och köpa LNG.
12. Konkurrensverket har även varit i kontakt med konkurrenter och potentiella konkurrenter avseende LNG i syfte att analysera konkurrenters kapacitet, marknadens funktionssätt, substitutionsmöjligheter samt möjligheten till inträde på en preliminär marknad för tillhandahållande av LNG till industrikunder.

3.2 Flytande naturgas (LNG)

3.2.1 LNG som miljövänligare alternativ till andra fossila produkter

13. LNG är en växande produkt i energibranschen globalt. På den europeiska LNG-marknaden sker en snabb tillväxt genom ökade investeringar i infrastruktur såsom förvätskningsanläggningar och importterminaler. Detta påskyndas av strängare miljöregler där naturgasen ses som en del i arbetet för att möta de globala klimatutmaningarna.
14. Samtidigt är LNG ett fossilt bränsle vars utsläpp påverkar klimatet. Därför kan LNG anses vara ett övergångsbränsle mellan bränslen som har högre utsläpp, såsom olja, och förnybara energikällor såsom biogas och andra biobränslen.

3.2.2 Distributionssystem för LNG

15. Verksamheter inom LNG kan antingen vara storskaliga eller småskaliga, i princip beroende på leveransmängden. Naturgas förvätskas till LNG för att ta mindre plats vid transport. Inom storskalig LNG-verksamhet transporteras betydande volymer LNG från förvätskningsanläggningar i länder som är stora exportörer av LNG, som till exempel Qatar och Algeriet, till storskaliga importterminaler i till exempel Zeebrugge och Gate där LNG vanligtvis förångas och förs in i det nationella gasnätet. Från dessa storskaliga terminaler skickas LNG även vidare med bland annat hjälp av så kallade *feeder*-fartyg till mindre, småskaliga importterminaler. I länder utan större gasnät möjliggör dessa småskaliga importterminaler att kunder kan få tillgång till naturgas och LNG genom transporter via till exempel lastbil. Beroende på användningsområdet för enskilda kunder kan LNG

sedan återförgasas till naturgas, alternativt användas i flytande form som bränsle eller som insatsvara för andra processer i produktionen.

16. Eftersom endast mindre delar av Sverige, Norge och Finland täcks av gasnät är den LNG-verksamhet som finns i Norden småskalig. De nordiska marknadsaktörerna köper LNG från storskaliga producenter (Shell, ENI, Novatek, Gazprom med flera) och distribuerar i sin tur LNG vidare via lastbil eller fartyg till slutkunder.

3.2.3 Marina kunder

17. Marina kunder använder LNG som bränsle för fartyg. Striktare utsläppsstandarder, särskilt i områden som Östersjön och Nordsjön, har lett till ökad användning av LNG framför till exempel så kallad bunkerolja.
18. Bunkring av LNG till fartyg kan ske på tre olika sätt.
- a) Hamn-till-skepp: Fartyget bunkras vid en specifik installation i hamnen, typiskt sett ett rör eller en ledning som når ut till fartyget.
 - b) Lastbil-till-skepp: Bränsleleverantören parkerar en lastbil med bränslecontainer i hamnen och ansluter den till fartyget med hjälp av slangar. Det kan behövas flera lastbilar för att bunkra ett fartyg, beroende på dess storlek.
 - c) Skepp-till-skepp: Bunkringsfartyget placerar sig längs med fartyget, antingen i hamn eller till havs (vilket kräver ankring). Detta sätt att förse fartyg med LNG har utvecklats främst under senare år.
19. Bunkringsmetoderna skiljer sig åt till exempel vad gäller tidsåtgång, men kunderna kan normalt använda sig av flera metoder.

3.2.4 Naturgas och LNG i Sverige

20. Eftersom naturgas inte utvinns i Sverige måste all naturgas som används importeras. Den totala mängden naturgas som importeras till Sverige uppgår enligt anmälan till cirka 1,5 procent av Sveriges totala energiförbrukning. Det mesta av denna gas tillförs det västsvenska naturgasnätet via Danmark. Det västsvenska naturgasnätet sträcker sig från Malmö till Stenungsund med en grenledning till Gnosjö. I de västsvenska kommuner där naturgasnätet är utbyggt står naturgasen för drygt 20 procent av den slutliga energianvändningen.

21. Ett alternativ för områden som inte ligger i anslutning och inte är uppkopplade till naturgasnätet är att köpa LNG. Det aktuella förvärvet gäller den småskaliga marknaden för LNG. Det finns två importterminaler i Sverige som kan ta emot och lagra LNG – en på västkusten, Lysekil, och en på östkusten, Nynäshamn. Därutöver finns ett antal små lokala terminaler i hamnar, i huvudsak med anläggningar för att bunkra LNG till fartyg.
22. Den svenska marknaden för LNG är relativt begränsad och kunderna förhållandevis få. LNG används framför allt inom industrin som bränsle för uppvärmning eller som insatsvara i processer, marint för att ersätta bunkerolja eller som fordonsbränsle främst till LNG-drivna tunga lastbilar.
23. Vad gäller den flytande fordonsgasen för tunga lastbilar står LNG respektive LBG (flytande biogas) för ungefär halva marknaden vardera. Flytande fordonsgas i form av LNG och LBG är helt utbytbara och kan blandas. Fordonsgas i övrigt, till exempel för personbilar, utgörs av komprimerad gas och denna del av marknaden dominerades år 2019 av biogas (CBG), cirka 97 procent, medan resten utgjordes av naturgas (CNG⁴), cirka 3 procent.⁵

3.2.4.1 Terminalen i Nynäshamn

24. Terminalen i Nynäshamn (Nynäshamnsterminalen) ägs av Målbolagen. Terminalen invigdes år 2011 och har en lagercistern för LNG med en lagringskapacitet på 20 000 m³. Anläggningen är uppförd på Nynas mark i Nynäshamn, nära Nynas raffinaderi. Terminalen i Nynäshamn byggdes i samband med att Nynas och Stockholm Gas övergick från tidigare oljebaserade insatsvaror till det miljövänligare LNG. Nynas är terminalens största kund och företaget får gas via ett rör efter att LNG har återförgasats. Stockholm Gas får LNG levererad med lastbil till sin förgasningsanläggning i Högdalen i Stockholm. Därifrån förs gas vidare genom Stockholm Gas olika nät för spis- och fordonsgas. Utöver att förse Nynas med LNG via rör, förser terminalen andra industrikunder, inklusive fartyg i fast linjetrafik, med LNG via lastbilstransporter. Terminalen har inga möjligheter att lasta LNG till fartyg (det vill säga hamn-till-skepp).

⁴ Fordonsgas tillverkad av naturgas benämns *compressed natural gas*, CNG, (komprimerad naturgas), jämför fotnot 3.

⁵ Statistik om fordonsgas, Energigas Sverige.

3.2.4.2 Terminalen i Lysekil

25. Importterminalen för LNG i Lysekil (Lysekilsterminalen) ägs av Gasum och har varit i drift sedan år 2014. Terminalen levererar gas till Preems närliggande raffinaderi. Preem använder naturgas för att framställa vätgas som används i företagets tillverkningsprocess. Terminalen i Lysekil fungerar som ett LNG-nav för flera andra av Gasums svenska kunder. Terminalen har en lagercistern för LNG med en lagringskapacitet på 30 000 m³, lastbryggor för LNG-lastbilar och processenheter (bland annat en förgasningsanläggning). Det finns en rörledning för naturgas från terminalen till Preems raffinaderi. Andra svenska kunder får LNG från terminalen via lastbilstransporter. Leveranser av LNG sker bland annat till Göteborgs Hamn för bunkring till fartyg (det vill säga lastbil-till-skepp).

4 Bedömning

4.1 Ingripande mot företagskoncentrationer

26. En företagskoncentration som prövas enligt 4 kap. 1 § KL ska förbjudas om den är ägnad att påtagligt hämma förekomsten eller utvecklingen av en effektiv konkurrens inom landet i dess helhet eller en avsevärd del av det. Vid prövningen av om en koncentration ska förbjudas ska särskilt beaktas om den medför att en dominerande ställning skapas eller förstärks.

4.2 Relevant marknad

4.2.1 Inledning

27. Avgränsning av relevant marknad är ett verktyg som används för att finna och fastställa gränserna för konkurrensen mellan företag. Det huvudsakliga syftet med att avgränsa den relevanta marknaden är att på ett systematiskt sätt fastställa vilka konkurrensbegränsningar de berörda företagen utsätts för.
28. Den relevanta produktmarknaden omfattar i första hand de produkter eller tjänster som köparna anser vara utbytbara, det vill säga sådana produkter eller tjänster som på grund av pris, funktion och egenskaper i övrigt kan tillfredsställa samma behov hos köparen. Den relevanta geografiska marknaden omfattar det område inom vilket de berörda företagen tillhandahåller de relevanta produkterna eller tjänsterna, inom vilket konkurrensvillkoren är tillräckligt likartade och som kan skiljas från angränsande geografiska områden på grund av väsentliga skillnader i konkurrensvillkoren.

4.2.2 Småskalig LNG-verksamhet som utgångspunkt för bedömningen

29. Både Gasum och Målbolagen bedriver småskalig verksamhet inom LNG och biogas till kunder i Sverige. Parterna menar att det i ärendet är relevant att göra en uppdelning mellan storskalig och småskalig LNG-verksamhet, eftersom det bland annat föreligger stora skillnader i priser, levererade volymer och distributionssätt. Konkurrensverket har inte funnit skäl att ifrågasätta vad parterna uppger i denna del. Småskalig verksamhet bör således utgöra utgångspunkten för analysen av den aktuella företagskoncentrationen.

4.2.3 Hypotetiska marknadssegment enligt parterna

30. I sin anmälan har parterna identifierat följande hypotetiska segment som involverar LNG och biogas och där det finns horisontella eller vertikala samband mellan Gasums och Målbolagens verksamheter.

- a) Uppströmsmarknad för grossistförsäljning av LNG, omfattande Norra Europa och västra Ryssland (där endast Gasum är verksamt).
- b) Marknad för tillhandahållande av bränsle till industrikunder, omfattande hela Sverige (där både Gasum och Målbolagen är verksamma).
- c) Marknad för tillhandahållande av bunkringstjänster till fartyg utan fast rutt, omfattande norra Europa och västra Ryssland (där både Gasum och Målbolagen är verksamma).
- d) Marknad för tillhandahållande av bunkringstjänster till fartyg med fast rutt, omfattande punkt-till-punkt (eng. *point of origin/point of destination*) (där endast Målbolagen är verksamma⁶).
- e) Marknad för återförsäljning av bränsle till tunga lastbilar, omfattande hela Sverige (där både Gasum och Målbolagen är verksamma).
- f) Marknad för produktion och försäljning av biogas, omfattande hela Sverige (där endast Gasum är verksamt).
- g) Marknad för återförsäljning av CBG till trafikkunder, omfattande hela Sverige (där endast Målbolagen är verksamma).

⁶ Av Gasum och Målbolagen uppges endast Målbolagen tillhandahålla bunkringstjänster till marina kunder med fast rutt där åtminstone en av hamnarna finns i Sverige.

31. Konkurrensverket konstaterar att det beträffande marknaderna a), f) och g), föreligger i huvudsak endast vertikala samband mellan Gasums och Målbolagens verksamheter.
32. Av uppgifterna i anmälan framgår att på marknaden a), uppströmsmarknaden för grossistförsäljning av LNG, är Gasum en förhållandevis liten aktör. Målbolagen har i sin tur köpt LNG från Gasum men även från andra leverantörer.
33. På marknaden f), marknaden för produktion och försäljning av biogas, är Gasum verksamt i Sverige genom produktionsanläggningar på flera orter. Målbolagen har ingen produktion av biogas. Biogas används bland annat på marknaden g), marknaden för återförsäljning som CBG, där Målbolagen är verksamma men inte Gasum. Gasums och Målbolagens marknadsandelar för biogas respektive CBG ligger dock långt under den andel om 30 procent som kan ge anledning till oro från konkurrensynpunkt.⁷ Marknaderna för biogas och CBG är därtill snabbväxande och innovativa. Det finns även ett politiskt engagemang för att marknaderna ska växa samt en internationell konkurrens, främst från Danmark där biogas subventioneras. Konkurrensverket har därför inte funnit skäl att utreda marknaderna f) och g) närmare och de berörs inte vidare i detta beslut.
34. Vad däremot gäller marknaderna b), c), d) och e) har Konkurrensverkets utredning gett vid handen att parternas marknadsavgränsningar är alltför breda. Utgångspunkten i parternas avgränsningar är att LNG, LPG⁸, olja, el och biomassa är utbytbara energislag som bränsle. Konkurrensverket delar inte denna utgångspunkt. Utifrån den information Konkurrensverket har inhämtat genom kontakter med kunder och konkurrenter har verket i sin marknadsavgränsning i stället utgått från det snävast tänkbara segmentet, nämligen *tillhandahållande av LNG* inom de områden där parterna har överlappande verksamhet. I det följande redogör Konkurrensverket först för tillhandahållande av LNG till industrikunder, därefter för tillhandahållande av LNG till fartyg, utan och med fast rutt, och slutligen för tillhandahållande av flytande fordonsgas, LNG och LBG, till tunga lastbilar.

⁷ Jämför kommissionens riktlinjer för bedömningen av icke-horisontella koncentrationer enligt rådets förordning om kontroll av företagskoncentrationer (2008/C 265/07), punkten 25.

⁸ LPG är den engelska termen för *liquefied petroleum gas*, på svenska vanligen benämnt gasol. LPG är en gasblandning som till största delen består av propan eller butan (till skillnad från LNG och LBG som består nästan uteslutande av metan).

4.2.4 Tillhandahållande av LNG till industrikunder

4.2.4.1 Produktmarknad

35. Som redogjorts för ovan har Konkurrensverket funnit skäl att befara att koncentrationen kan leda till negativa effekter på konkurrensen vid tillhandahållande av LNG till industrikunder.
36. Parterna hävdar i anmälan att LNG, LPG, olja, el och biomassa är utbytbara för industriella syften. Dessa bränslen kan användas för en stor mängd processer, till exempel i industriella förbränningsprocesser såsom bränslepannor, för att hetta upp vatten eller för processvärme. Enligt parterna är den gemensamma nämnaren att de olika energislagen används som bränsle för att skapa värme i industriella processer. Parterna menar att vissa industrikunder till och med använder sig av flera energikällor vid samma produktionsanläggning för att optimera sina energikostnader.
37. Konkurrensverkets utredning har emellertid gett en annan bild än den som parterna förmedlar. Av de industrikunder som tillfrågats är det endast ett par stycken som skulle motsvara parternas beskrivning.⁹ De har anläggningar som redan är förberedda för andra bränslen och kan snabbt ställa om mellan bränsleslagen. För en majoritet av kunderna är situationen dock sådan att ett byte från LNG till annan bränslekälla skulle kräva både lång tid och vara förenat med stora kostnader. För några kunder är LNG dessutom en råvara eller insatsråvara i deras egen produktion och för dem finns det inga reella alternativ till LNG.
38. Resultatet av Konkurrensverkets utredning talar därför för att *tillhandahållande av LNG till industrikunder* utgör en egen produktmarknad, skild från tillhandahållande av andra energislag.

4.2.4.2 Geografisk marknad

39. Parterna framför i anmälan att de huvudsakligen är verksamma i olika geografiska områden och uppger att de sällan konkurrerar om samma industrikunder. Enligt parterna minskar konkurrenskraften i transportererna av LNG med ökat transportavstånd till kunden, varför majoriteten av Gasums och Målbolagens lastbilsleveranser sker inom ett område som motsvarar cirka 300 km från respektive importterminal. Därmed levererar Gasum LNG primärt till kunder som är belägna i västra Sverige och Målbolagen primärt till kunder i östra Sverige.

⁹ Av 19 industrikunder svarade 15 kunder på Konkurrensverkets frågor.

40. Även om Konkurrensverket i princip inte har några invändningar mot parternas uppfattning avseende den geografiska marknaden, har verket däremot utgått från en radie om cirka 350 km runt Gasums respektive Målbolagens terminaler i Lysekil respektive i Nynäshamn. En sådan radie kan sägas utgöra den bortre gränsen för när leveranser av LNG med lastbil inte längre är ekonomiskt lönsamma.¹⁰

4.2.4.3 *Slutsats om marknaden för tillhandahållande av LNG till industrikunder*

41. Resultatet av Konkurrensverkets utredning talar för att tillhandahållande av LNG till industrikunder sannolikt utgör en egen produktmarknad, skild från tillhandahållande av andra energislag. Den geografiska dimensionen av denna marknad utgörs främst av Gasums och Målbolagens respektive terminalers distributionsområde med en omkrets av cirka 350 km.

4.2.5 Tillhandahållande av LNG till fartyg utan respektive med fast rutt (bunkringstjänster)

4.2.5.1 *Produktmarknad*

LNG skilt från andra bränsleslag såsom bunkerolja

42. Både Gasum och Målbolagen levererar LNG som bunkringsbränsle. Som framgått anser parterna att LNG är ett av flera bränslen, som till exempel bunkerolja, som kan användas till fartyg.
43. Av marknadskontakter har dock framgått att det inte utan vidare skulle gå att byta LNG mot bunkerolja. Enligt en marin kund är det bland annat en trovärdighetsfråga gentemot marknaden från miljösynpunkt.

Fartyg utan respektive med fast rutt utgör två separata kundkategorier i fråga om bunkringstjänster

44. Parterna har i anmälan anfört att marina kunder, oavsett bränsleslag, kan delas in i två separata kategorier.
45. Den ena kategorin är fartyg utan fast rutt (till exempel lastfartyg, containerfartyg och tankfartyg) som är verksamma globalt eller regionalt och använder sig av bunkringstjänster där det är lämpligt, ofta vid lastning och lossning. Sådana fartyg ingår typiskt sett ramavtal med flera bränsleleverantörer vilket gör det möjligt för dem att bunkra bränsle på olika platser och välja leverantör baserat på pris.

¹⁰ Svenskt Gastekniskt Center AB, SGC, <http://www.sgc.se/ckfinder/userfiles/files/SGC236.pdf>, sidorna 40–41.

46. Den andra kategorin är fartyg med fast rutt (till exempel färjor) som åker från en destination till en annan, punkt-till-punkt, och köper bunkringstjänster i eller i närheten av någon av destinationerna. Sådana fartyg tenderar att ingå avtal med en bränsleleverantör för att få fasta bränslevolymer under en bestämd tidsperiod.
47. Såväl konkurrensvillkoren som de potentiella leverantörerna skiljer sig således mellan de två kundtyperna. Fartyg utan respektive med fast rutt ska därför behandlas som två separata kundkategorier.

Bunkringstjänster skepp-till-skepp

48. Vissa marknadskontakter har betonat fördelarna med att bunkra LNG skepp-till-skepp. Bunkring skepp-till-skepp är mer attraktivt än hamn-till-skepp och definitivt mer attraktivt än lastbil-till-skepp som tar längre tid. Jämfört med hamn-till-skepp är skepp-till-skepp mer flexibelt eftersom bunkring inte behöver ske vid kaj. Jämfört med lastbil-till-skepp kan bunkring skepp-till-skepp i hamnen hinna genomföras medan fartyget lossas och lastas. Introduktionen av bunkring skepp-till-skepp ska ha inneburit effektivare bunkring, tidsbesparingar och lägre kostnader för kunderna.

Slutsats om produktmarknaden för tillhandahållande av LNG till fartyg utan respektive med fast rutt

49. Konkurrensverket har för sin bedömning utgått från att den relevanta produktmarknaden utgörs av tillhandahållande av LNG till fartyg utan respektive med fast rutt. En potentiellt ännu snävare avgränsning skulle vara tillhandahållande av LNG genom bunkring skepp-till-skepp. För bedömningen av den aktuella koncentrationen har det dock inte varit nödvändigt att slutligt ta ställning till den relevanta produktmarknaden.

4.2.5.2 Geografisk marknad

Parternas geografiska verksamhetsområden för bunkringstjänster

50. Gasum tillhandahåller bunkringstjänster hamn-till-skepp från sina terminaler i Norge och Finland. Bunkringstjänster skepp-till-skepp tillhandahålls med bunkringsfartyget Coralius, som är aktivt främst i Skagerrak och i Göteborgsområdet. Slutligen tillhandahåller Gasum bunkringstjänster lastbil-till-skepp från alla sina terminaler, inklusive den i Lysekil i Sverige.
51. Målbolagen tillhandahåller bunkringstjänster lastbil-till-skepp i Nynäshamn samt i norra Tyskland och Belgien. Bunkringstjänster skepp-till-skepp erbjuds genom bunkringsfartyget Kairos i Östersjön (till exempel Visby, Södertälje, Simrishamn, Slite och Sandhamn). Målbolagen använder

också ett mindre fartyg, SeaGas, för att leverera LNG skepp-till-skepp i Stockholm.

52. I Sverige tillhandahåller Gasum och Målbolagen således bunkringstjänster genom skepp-till-skepp och lastbil-till-skepp, men däremot inte hamn-till-skepp.

Geografisk marknad för tillhandahållande av LNG till fartyg utan fast rutt

53. Parterna har i sin anmälan för bunkringstjänster till fartyg utan fast rutt angett att den geografiska räckvidden omfattar norra Europa och västra Ryssland.
54. Fartyg utan fast rutt kan, enligt parterna, använda sig av bunkringstjänster var som helst. Fartyg utan rutt är vanligen fraktfartyg, containerfartyg och tankfartyg och bunkrar typiskt sett där fartygen lastar eller lastar av. De kan välja mellan flera hamnar för bunkring och marknadsvillkoren längs kustlinjen i flera länder i norra Europa är enligt parterna homogena. Bunkringsskepp levererar bunkringsbränsle till kunder oberoende av nationella gränser. Fartyg kan resa över stora geografiska områden och köpa bunkringstjänster på olika platser längs rutten.
55. De empiriska data som parterna i samband med anmälan lämnat in till Konkurrensverket stärker bilden av att parternas kunder historiskt har bunkrat vid ett flertal hamnar i norra Europa. Marknadskontakter har också bekräftat att de kan bunkra i till exempel Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen (det så kallade ARA-området), Zeebrugge eller Klaipeda.
56. De kunder som framhållit fördelar med bunkring skepp-till-skepp har samtidigt angett att Gasums och Målbolagens respektive bunkringfartyg för LNG, Coralius respektive Kairos, i nuläget är de enda som erbjuder sådana tjänster inom ett snävare geografiskt område bestående av delar av Östersjöområdet samt Öresund, Kattegatt och Skagerrak. Givet att bunkring skepp-till-skepp skulle ses som en egen produktmarknad skulle den geografiska marknaden i detta ärende således möjligtvis vara snävare. Konkurrensverket har dock inte funnit skäl att göra en sådan snäv avgränsning.
57. Den geografiska marknaden för tillhandahållande av LNG till fartyg utan fast rutt får anses vara tämligen vid. Konkurrensverket har för sin bedömning av den nu aktuella koncentrationen inte funnit skäl att göra en snävare avgränsning än den som parterna föreslagit, det vill säga västra Ryssland och norra Europa. För bedömningen av den aktuella koncentrationen har det inte heller varit nödvändigt att slutligt ta ställning till den relevanta geografiska marknaden.

Geografisk marknad för tillhandahållande av LNG till fartyg med fast rutt

58. För fartyg med fast rutt framför parterna i anmälan att fartyg som reser mellan bestämda destinationer bunkrar i närheten av någon av dessa. Den geografiska räckvidden för tillhandahållande av bunkringstjänster begränsas dock inte till alternativen vid själva anhalten utan ska omfatta även alternativa bunkringsmöjligheter som finns tillgängliga genom skepp-till-skepp vid någon av destinationerna samt genom lastbil-till-skepp i närheten av någon av destinationerna.
59. Konkurrensverket har inga invändningar mot den av parterna föreslagna geografiska avgränsningen som utgångspunkt för bedömningen av den nu aktuella koncentrationen. För bedömningen av den aktuella koncentrationen har det dock inte varit nödvändigt att slutligt ta ställning till den relevanta geografiska marknaden.

4.2.6 Tillhandahållande av flytande fordonsgas, LNG och LBG, till tunga fordon

4.2.6.1 *Produktmarknad*

60. Parterna anser att en separat produktmarknad bör definieras för tillhandahållande av bränsle till tunga lastbilar. Enligt parterna inkluderar denna marknad alla bränslen, såsom bensin, diesel och gas. Att köpa en LNG-driven tung lastbil kräver såväl högre investeringskostnader som högre underhållskostnader. Enligt parterna finns det därmed få skäl för en köpare av tunga lastbilar att välja en LNG-driven sådan utan konkurrenskraftig prissättning. Kunder beaktar de tillkommande bränslekostnaderna när en ny lastbil köps in.
61. Återförsäljning av bränsle till tunga lastbilar tillhandahålls ofta vid specialiserade tankstationer med särskilda egenskaper. Det enda överlappet mellan parterna inom trafiksektorn är relaterat till tunga lastbilar.
62. Konkurrensverket har för ärendets bedömning inte funnit skäl att slutligt fastställa den relevanta produktmarknaden för tillhandahållande av flytande fordonsgas, LNG och LBG, till tunga fordon.

4.2.6.2 *Geografisk marknad*

63. Parterna anser att den geografiska marknaden för tillhandahållande av bränsle till tunga fordon är nationell och utgörs av Sverige. Transporter med tunga lastbilar sker vanligtvis över långa sträckor och tankning sker efter cirka 500–1 000 km. Bränsleleverantörer planerar utlokaliseringen av sina stationer efter logistikflödena. Återförsäljare av fordonbränsle tillämpar också nationella priser, oberoende av den lokala konkurrens-situationen.

64. Konkurrensverket har för ärendets bedömning inte funnit skäl att slutligt fastställa den relevanta geografiska marknaden för tillhandahållande av flytande fordonsgas, LNG och LBG, till tunga fordon.

4.3 Påtagligt hämmande av en effektiv konkurrens

4.3.1 Inledning

65. Konkurrensverket har att bedöma huruvida den anmälda företagskoncentrationen påtagligt skulle hämma förekomsten eller utvecklingen av en effektiv konkurrens inom landet i dess helhet eller en avsevärd del av det. Faktorer som har betydelse för denna bedömning är de samgående företagens marknadsandelar och andra faktorer som kan hämma eller främja konkurrensen såsom förekomsten av faktisk och potentiell konkurrens samt köpmarknad.

4.3.2 Tillhandahållande av LNG till industrikunder

4.3.2.1 Marknads- och konkurrensförhållandena

66. Den potentiella marknaden för tillhandahållande av LNG till industrikunder i Sverige är redan koncentrerad. Gasums respektive Målbolagens andel av marknaden uppgår till i storleksordningen 80–85 procent respektive 10–15 procent. Koncentrationen innebär att Gasum kommer att äga de två terminaler som tillhandahåller småskaliga leveranser av LNG till industrikunder i södra delen av Sverige: Lysekils- och Nynäshamns-terminalen.
67. Flera kunder till parterna har i mer allmänna ordalag framfört kritik mot hur konkurrensen fungerar på den aktuella marknaden i dag. Det framgår att kunderna gärna skulle se mer konkurrens och fler alternativ vad gäller leverantörer av LNG. Vilka dessa alternativ skulle kunna vara skiljer sig dock åt för kunderna.
68. Nära Gasums terminal i Lysekil ligger det svenska transmissionsnätet för naturgas. Transmissionsnätet ägs av Swedegas AB, som är systembalansansvarig. Swedegas kontrolleras i sin tur av Nordion Energi AB, som genom dotterbolaget Weum AB även äger distributionsnätet på västkusten. Till distributionsnätet kan industrikunder ansluta sig under förutsättning att de ligger inom nätets distributionsområde. Swedegas har emellertid haft planer på att etablera en större terminal för LNG i Göteborg. I dag finns där en mindre anläggning för LNG och LBG. Fullt utbyggd skulle terminalen ha en lagringskapacitet på cirka 30 000 m³ och kunna försörja marina kunder (hamn-till-skepp), industrikunder via lastbil och kunder inom segmentet bränsle för tunga lastbilar. Den utbyggda terminalen skulle därmed ha kunnat bli en stark konkurrent till Gasum på samtliga delmarknader avseende LNG i västra Sverige. Swedegas har

emellertid inte fått nödvändigt miljötillstånd för anslutning till naturgasnätet. Givet Swedegas närvaro och planer är det dock mer troligt att ett ökat konkurrenstryck på marknaden skulle komma från Swedegas än från Målbolagen. I alla händelser kan Konkurrensverket inte se några koncentrationsspecifika effekter på konkurrensen i den västra delen av Sverige (området kring Lysekilsterminalen) till följd av Gasums förvärv av Nynäshamnsterminalen.

69. När det gäller Nynäshamnsterminalen, finns däremot indikationer på att Gasum före förvärvet utövat ett konkurrenstryck på Målbolagen som försvinner i och med koncentrationen. Målbolagens kunder i det område där Lysekilsterminalens och Nynäshamnsterminalens distributionsområden överlappar anser att det funnits en konkurrens mellan parterna. Därtill har Gasum kunder inom det som snarast utgör Nynäshamnsterminalens naturliga distributionsområde. Ett par kunder i östra Sverige anser sig ha kunnat använda Gasum för att förhandla ner sitt pris eller stärka sin förhandlingsposition gentemot Målbolagen. Gasum har också haft långt framskridna planer på att bygga en terminal för LNG i Gävle; en terminal som skulle ha konkurrerat med Nynäshamnsterminalen.
70. De potentiella negativa effekterna av förvärvet förefaller därför geografiskt vara koncentrerade till det område som kan betjänas av Målbolagens terminal i Nynäshamn, vilket motsvarar en radie om cirka 350 km. För kunder inom detta område innebär koncentrationen att den enda konkurrerande leverantören försvinner.

4.3.2.2 *Risken för ett försämrat kunderbjudande på grund av ett minskat konkurrenstryck*

71. Den mest direkta effekten av koncentrationen är att den konkurrens som förelegat mellan Gasum och Målbolagen försvinner. De kunder som före koncentrationen har kunnat välja mellan Gasum och Målbolagen som leverantör av LNG, eller i förhandlingar med sin befintliga leverantör använt det andra företags närvaro för att stärka sin förhandlingsposition, förlorar nu den möjligheten. En skadeteori är att minskningen av detta konkurrenstryck leder till prishöjningar på den relevanta marknaden.
72. I vilken grad den aktuella koncentrationen skulle leda till prishöjningar är emellertid oklart. Även om många industrikunder under utredningen uppgett att de ser Gasum och Målbolagen som konkurrenter, är flera av dem redan i dag i praktiken låsta till sin befintliga leverantör. För att industrikunderna ska kunna ta emot och lagra LNG som levereras med lastbil, krävs att de har särskilda cisterner för detta. Sådana cisterner ägs ofta av leverantören, det vill säga Gasum eller Målbolagen. Avtalen kan dessutom sträcka sig över flera år. Konkurrensverket har inte kännedom om att någon kund tidigare skulle ha bytt leverantör. Parterna skulle därmed kunna anses redan i dag ha en viss marknadsmakt.

73. Det finns således faktorer som talar såväl *för* som *mot* att koncentrationen skulle öka risken för unilaterala prishöjningar från Gasums sida. En närmare kvantifiering av möjliga prishöjningar har inte gått att göra inom ramen för utredningen. Sammantaget kan Konkurrensverket dock inte utesluta att koncentrationen kan leda till prishöjningar gentemot industrikunder till följd av eliminerat konkurrenstryck mellan Gasum och Målbolagen.

4.3.2.3 *Inträde och expansion är osäkert men inte omöjligt*

74. I Oxelösunds hamn planerar OxGas AB (OxGas) att bygga en import-terminal för LNG. OxGas ägs av Oxelösunds Hamn AB som i sin tur ägs till lika delar av Oxelösunds kommun och SSAB. Denna importterminal har en planerad kapacitet på 33 000 m³, vilket är större än parternas respektive terminaler. Detaljplanen har godkänts av kommunfullmäktige och enligt nuvarande planer kommer importterminalen inleda sin verksamhet inom de närmaste åren.

75. Den planerade kapaciteten för terminalen i Oxelösund överstiger Nynäshamnsterminalens kapacitet. Enligt offentligt tillgängliga underlag kommer endast en del av denna kapacitet att användas för att tillgodose SSAB:s behov. Resten av kapaciteten kommer att tillgängliggöras för andra, men Konkurrensverket känner inte till för vem eller på vilket sätt. Terminalen kommer att möjliggöra lagring av LNG, lastning av lastbilar och järnvägsvagnar, och även bunkring av fartyg via rör. Med andra ord kan terminalen i Oxelösund potentiellt möjliggöra inträde i alla segment som Konkurrensverket har undersökt. Oxelösunds Hamn inväntar miljötillstånd och planerar byggstart därefter. Terminalen ska enligt plan tas i drift under fjärde kvartalet år 2022. Eftersom tillståndsprocessen ännu inte är klar har Konkurrensverket valt att inte betrakta terminalen i Oxelösund som ett fullgott substitut på kort sikt för det konkurrenstryck som riskerar att försvinna i och med förvärvet.

76. Vad gäller Gasums potentiella LNG-terminal i Gävle, har det under utredningen framkommit att alla nödvändiga tillstånd för denna varit klara i flera år och att Gasum i princip skulle kunna påbörja byggandet av terminalen när som helst. Terminalen skulle ha en lagringskapacitet på cirka 30 000 m³. Det kan antas att Gasums incitament att bygga terminalen i Gävle minskar i och med förvärvet av Nynäshamnsterminalen. Samtidigt har projektet redan innan den nu aktuella koncentrationen skjutits upp av Gasum till förmån för andra terminalprojekt.

77. Det finns således sådant som talar både *för* och *emot* ett inträde på marknaden för tillhandahållande av LNG till industrikunder. Om Oxelösundsterminalen färdigställs kan den – beroende på hur ägarna väljer att utnyttja överkapaciteten – sannolikt komma att utöva ett konkurrenstryck på Nynäshamnsterminalen. Gasum har också före koncentrationen haft långtgående planer på att investera i en ny terminal. Det kan också tilläggas att de båda nu befintliga terminalerna i Sverige är relativt nyetablerade och togs i bruk år 2011 (Nynäshamnsterminalen) respektive år 2014 (Lysekilsterminalen). Det går således inte att hävda att det skulle vara omöjligt för en aktör att träda in eller expandera på marknaden via en ny terminal. För förevarande bedömning konstaterar Konkurrensverket emellertid att byggandet av Oxelösundsterminalen, som är en potentiell konkurrent, ännu inte påbörjats.

4.3.3 Tillhandahållande av LNG till fartyg utan respektive med fast rutt (bunkringstjänster)

4.3.3.1 Tillhandahållande av LNG till fartyg utan fast rutt

78. Enligt anmälan är Gasum och Målbolagen förhållandevis små på en marknad för bunkringstjänster till fartyg utan fast rutt i norra Europa. Företagen är också primärt verksamma inom olika geografiska områden och konkurrerar därför sällan med varandra.
79. Ett par marina kunder har till Konkurrensverket emellertid framfört att bunkring skepp-till-skepp är mer attraktivt än hamn-till-skepp och definitivt mer attraktivt än lastbil-till-skepp som tar längre tid. Introduktionen av bunkring skepp-till-skepp ska ha inneburit effektivare bunkring och lägre kostnader dessa kunder. Gasums och Målbolagens respektive bunkringsfartyg för LNG, Coralius respektive Kairos, anges i nuläget vara de enda inom Östersjöområdet samt Öresund, Kattegatt och Skagerrak. Bilden är dock inte entydig. För andra marina kunder är det inga problem att i stället bunkra hamn-till-skepp i till exempel ARA-området, Zeebrugge eller Klaipeda.
80. Under utredningen har också framkommit att bunkring av LNG skepp-till-skepp, liksom bunkring av LNG överhuvudtaget, är en ny och växande marknad. För Östersjön, men även globalt, finns flera projekt för att övergå till LNG. Det handlar dels om att byta fartygsflottor mot fartyg som drivs med LNG som bränsle, dels om att upprätta en infrastruktur för bunkring genom fler LNG-terminaler och bunkringsfartyg.
81. Gasums bunkringsfartyg Coralius levererades år 2017. Kairos – som inte ägs utan chartras av Målbolagen – levererades i slutet av år 2018. Som exempel på tillkommande bunkringsmöjligheter i området kan nämnas att i september 2020 ska ett nytt bunkringsfartyg som beställts av det estniska

gasbolaget Eesti Gaas levereras. I Fredrikshavn, Danmark, väntas en LNG-terminal för bunkring hamn-till-skepp stå klar under år 2020.

4.3.3.2 Tillhandahållande av LNG till fartyg med fast rutt

82. För fartyg med fast rutt anser parterna att fartyg som reser mellan bestämda destinationer bunkrar i närheten av någon av dessa. Av parterna uppges endast Målbolagen tillhandahålla bunkringstjänster till marina kunder med fast rutt där åtminstone en av hamnarna ligger i Sverige.
83. Att endast Målbolagen i dag levererar till fartyg med fast rutt där åtminstone en av hamnarna ligger i Sverige betyder inte nödvändigtvis att det inte skulle föreligga ett konkurrensförhållande mellan Målbolagen och Gasum före koncentrationen. En av de marina kunderna, som ställer sig kritisk till koncentrationen, har framfört att man efterfrågat offerter på LNG och att Gasum (då Skangas) var den enda utöver Målbolagen som visade intresse.
84. Samtidigt kan Konkurrensverket konstatera att förutsättningarna för att konkurrera med Målbolagen i vart fall genom bunkring lastbil-till-skepp i praktiken är begränsade beroende på de volymer som krävs och mellan vilka destinationer fartyget rör sig. För bunkring skepp-till-skepp kan förutsättningarna vara annorlunda. Gasum har emellertid före koncentrationen inte haft något fartyg tillgängligt för bunkring skepp-till-skepp i det aktuella geografiska området. Det skulle således snarare vara fråga om potentiell konkurrens från Gasums sida. Vid beaktande av potentiell konkurrens skepp-till-skepp går det emellertid inte att utesluta flera andra aktörer.
85. Samma argument som för fartyg utan fast rutt gör sig gällande också för fartyg med fast rutt, nämligen att tillhandahållande av LNG till fartyg är en ny och växande marknad. Parterna kan inte sägas ha varit nära konkurrenter på denna marknad före koncentrationen och de koncentrationsspecifika effekterna torde vara små.

4.3.3.3 Slutsats

86. Konkurrensverket bedömer att förvärvsspecifika negativa effekter av koncentrationen för tillhandahållande av LNG till fartyg – med eller utan fast rutt – är begränsade.

4.3.4 Tillhandahållande av flytande fordonsgas, LNG och LBG, till tunga lastbilar

87. Konkurrensverket har slutligen bedömt de förvärvsspecifika effekterna på marknaden för återförsäljning av flytande fordonsgas, LNG och LBG, till tunga lastbilar.

88. Både Gasum och Målbolagen (i samarbete med Circle K) är verksamma på marknaden för tillhandahållande av LNG och LBG till tunga lastbilar. Under år 2019 bedrev parterna verksamhet på 11¹¹ av totalt 17 tankställen för tunga lastbilar i landet. LNG och LBG, och antalet tankställen, är under tillväxt som ett konkurrerande bränsle till främst diesel och HVO¹² som det stora flertalet tunga lastbilar tankas med i dag. Gasum har en strategi att öppna ytterligare tankställen under kommande år.
89. Av den totala försäljningen av flytande fordonsgas för tunga lastbilar under år 2019 var andelen LNG 54 procent medan LBG utgjorde 46 procent.
90. Sammanfattningsvis möter LNG till tunga lastbilar konkurrens från andra bränslen, främst LBG då dessa bränslen är utbytbara. Dessutom har Gasum tidigare inte varit verksamt inom detta marknadssegment utan trädde in först år 2019. Marknaden växer snabbt, är expansiv och nya aktörer tillkommer efter hand.
91. Baserat på ovanstående gör Konkurrensverket bedömningen att förvärvs-specifika negativa effekter av koncentrationen även inom marknadssegmentet för flytande fordonsgas, LNG och LBG, till tunga lastbilar är begränsade.

4.4 Sammantagen bedömning av den inledande utredningen

92. På grundval av utredningen kan Konkurrensverket utesluta risken för ett påtagligt hämmande av konkurrensen på flera av de marknader som är aktuella i ärendet. Konkurrensverket kan däremot inte utesluta att koncentrationen kan medföra negativa effekter på marknaden för tillhandahållande av LNG till industrikunder i sydöstra Sverige i och med Gasums förvärv av Nynäshamnsterminalen.

4.5 Gasums åtaganden

93. Sedan Konkurrensverket upplyst Gasum om att den inledande utredningen gett upphov till farhågor beträffande företagskoncentrationens effekter på framför allt konkurrensen om tillhandahållande av LNG till industrikunder, inkom Gasum den 10 februari 2020 med ett förslag till åtaganden som syftade till att verket skulle lämna koncentrationen utan åtgärd i fas 1.

¹¹ Gasum hade 8 tankställen och Målbolagen 3

¹² HVO står för Hydrierad Vegetabilisk Olja och är ett förnybart drivmedel som kan blandas i diesel eller kan ersätta diesel i dieselmotorer. HVO framställs genom att en vegetabilisk olja eller animaliska fetter processas med vätgas under inverkan av en katalysator.

94. Åtagandena syftade sammanfattningsvis till att ge Gasums faktiska och potentiella konkurrenter möjlighet att nyttja den terminal för flytande naturgas i Nynäshamn som ingår i koncentrationen, det vill säga Nynäshamnsterminalen.
95. Gasums villkor skulle vara skäliga och icke-diskriminerande och övervakas av en oberoende övervakande förvaltare (en så kallad *Monitoring trustee*). Genom åtagandena skulle andra aktörer få tillgång till lagringskapacitet motsvarande 380 000 MWh i Nynäshamnsterminalen. Avgiften för detta skulle bestå av en så kallad genomströmningsavgift (eng. *throughput fee*) och en serviceavgift (eng. *service fee*) och reflektera Gasums faktiska kostnader på ett proportionerligt och icke-diskriminerande sätt. Åtagandena skulle som utgångspunkt gälla i fem år.
96. För att kunna bedöma om åtagandena skulle avhjälpa de konkurrensproblem som koncentrationen skulle kunna ge upphov till gjorde Konkurrensverket ett marknadstest som innebar att verket skickade åtagandena och vissa frågor till relevanta aktörer på marknaden.
97. I svaren från marknadskontakterna framkom invändningar från såväl Gasums kunder som konkurrenter om att åtagandena inte var tillräckliga.
98. Konkurrenter som svarade Konkurrensverket ansåg bland annat att åtagandena inte förbättrade deras möjligheter att etablera eller utöka sina verksamheter eftersom den erbjudna kapaciteten var för liten och åtagandenas löptid för kort. Dessutom ansåg de att avgiftsmodellen i åtagandena lämnade för stort utrymme för tolkning och därmed gav Gasum ett för stort handlingsutrymme. Vad gäller kunderna ansåg även flera av dessa att åtagandena behövde förbättras i fråga om bland annat tillgänglig kapacitet och löptid.
99. Samtidigt var utfallet av marknadstestet inte entydigt negativt. Några kunder ansåg för egen del att Gasums åtaganden var tillräckliga för att ersätta det konkurrenstryck som riskerade att gå förlorat genom koncentrationen. En konkurrent framförde att det skulle räcka med att säkra en stor industrikund för att det skulle finnas incitament att etablera en ny terminal för LNG i Sverige. En annan konkurrent, som ansåg att åtagandena inte skulle möjliggöra lönsamt inträde, verkade snarast anse att detta berodde på att stora industrikunder avseende LNG har en tillräcklig förhandlingsstyrka för att hålla marginalerna låga.
100. Konkurrensverket uppmärksammade vidare att flera av de marknadsaktörer som framförde kritik mot åtagandena gav uttryck för önskemål om mer allmänna förbättringar av konkurrensen på den aktuella marknaden. Resultatet tycks med andra ord indikera att det finns vissa brister i

konkurrensen på den aktuella marknaden och angränsande marknader redan före koncentrationen. Eventuella konkurrensproblem som finns alldeles oberoende av koncentrationen ska dock inte tillskrivas densamma, med mindre än att koncentrationen förvärrar problemen. Detta innebär att åtaganden som lämnas inom ramen för en koncentrationsprövning ska syfta till att *återställa* eller *uppväga* den specifika försämring som uppstår till följd av koncentrationen och inte till att *förbättra* konkurrensen jämfört med situationen före koncentrationen (även om det naturligtvis inte föreligger något hinder mot detta).

101. Konkurrensverket informerade Gasum om att verket på grundval av befintligt underlag inte kunde bedöma om åtagandena var tillräckliga för att ta om hand de eventuella försämringar som koncentrationen skulle kunna innebära på konkurrensen på marknaden för tillhandahållande av LNG till industrikunder. Gasum ändrade därefter åtagandena genom att dels öka löptiden från fem till 10 år, dels förtydliga ett antal villkor i åtagandena, såsom att den "marginal" som Gasum enligt åtagandena fick addera till den huvudsakliga avgiften endast skulle avse kapitalkostnad och inte utgjorde en vinstmarginal. Konkurrensverket ansåg emellertid att detta inte var tillräckligt för att fullt ut undanröja osäkerheten kring åtagandenas tillräcklighet.
102. Gasum gavs möjligheten att komplettera Konkurrensverkets utredning med ett utlåtande från en oberoende sakkunnig med särskild erfarenhet av den aktuella branschen för att bland annat säkerställa riktigheten hos de förklaringar som Gasum hade lämnat och för att besvara verkets kvarvarande frågor gällande vissa av villkoren i åtagandena. Frågorna skulle besvaras i ljuset av resultatet av Konkurrensverkets marknadstest.
103. Inom ramen för sitt uppdrag ställde den branschsakkunnige frågor till Gasum och begärde att flera centrala aspekter av åtagandena förklarades och förtydligades.
104. Den branschsakkunnige fann bland annat
 - a) att modellen som Gasum har använt i åtagandena för allokering av kapacitet mellan användare av Nynäshamnsterminalen är en lämplig lösning för den svenska LNG-marknaden, leder till effektiva leveranser och tillåter konkurrenter att uppnå skaleffekter,

- b) att kapaciteten som erbjuds konkurrenterna motsvarade [] procent av Målbolagens totala försäljning till industrikunder med lastbil år 2019 från Nynäshamnsterminalen och tillåter en effektiv konkurrens avseende lastbilstransporter av LNG till svenska industrikunder,
 - c) att villkoren kring avgiften är tillräckligt tydliga och transparenta för att tillåta en övervakande förvaltare att bedöma om den faktiska avgiften är rättvis, rimlig och icke-diskriminerande,
 - d) att avgiftsmodellen är en vedertagen kontraktsmetod inom bland annat den aktuella branschen och att det inte finns fog för den kritik som framförts i marknadstestet om att modellen skulle skapa inträdeshinder, och
 - e) att åtagandena ger den övervakande förvaltaren effektiva förutsättningar att kontrollera efterlevnaden.
105. Mot bakgrund av den befintliga utredningen, Gasums förlängning av åtagandeperioden, företagets förtydliganden och den branschsakkunniges bedömningar ansåg Konkurrensverket att det under vissa förutsättningar fanns utrymme att beakta åtagandena i sin fortsatta prövning av koncentrationen. För att Konkurrensverket skulle godta åtagandena förutsattes emellertid ett antal förändringar i åtagandena, bland annat i villkoren för avgiften, i den övervakande förvaltarens befogenheter och i processen för hantering av eventuella brister i Gasums efterlevnad av åtagandena.
106. I ljuset av Konkurrensverkets synpunkter inkom Gasum den 20 mars 2020 med reviderade åtaganden, se Bilaga 1. Dessa nya åtaganden innebär bland annat att avgiftsmodellen förtydligas, att det fastställs ett tak för den marginal som Gasum får ta ut av konkurrenterna (för att täcka kapitalkostnader) samt att den övervakande förvaltaren måste godkänna avgifter innan de tas i bruk och kan blockera framtida avgiftsändringar om den skulle anse att ändringarna inte är motiverade. De reviderade åtagandena innebär också att den övervakande förvaltaren måste godkänna samtliga framtida regler för Nynäshamnsterminalen samt att Gasums förtydliganden, bland annat i fråga om vad som ska vara tillåtet i terminalen, kodifieras.
107. Gasums efterlevnad av åtagandena kommer att kontrolleras av en oberoende övervakande förvaltare. Den övervakande förvaltaren och avtalet med denne ska godkännas av Konkurrensverket och uppdraget ska avse åtagandenas hela löptid om 10 år. Åtagandena ger den övervakande förvaltaren ett relativt omfattande mandat. Bland annat kommer förvaltaren, utöver att själv ha full insikt i verksamheten avseende

Nynäshamnsterminalen och övervaka eventuella brister i Gasums efterlevnad, också att agera kontaktperson gentemot allmänheten för det fall tredje part skulle ha synpunkter på Gasums agerande. Den övervakande förvaltaren ska avge årliga rapporter till Konkurrensverket samt informera verket särskilt om Gasum brister i sin efterlevnad av åtagandena.

108. Konkurrensverket bedömer att Gasums reviderade åtaganden innehåller sådana villkor och garantier att de är tillräckliga för att uppväga de konkurrensproblem som potentiellt sett skulle kunna uppstå på en marknad för tillhandahållande av LNG till industrikunder som en följd av koncentrationen. Villkoren säkerställer faktiska och potentiella konkurrenters tillgång till Nynäshamnsterminalen på rättvisa, rimliga och icke-diskriminerande villkor under en övergångsperiod om 10 år. Gasums konkurrenter ges på detta sätt möjlighet att erhålla nödvändig skala genom fortsatt tillgång till terminalen för att sedan kunna göra investeringar i egen infrastruktur. Villkoren garanterar samtidigt en effektiv och oberoende övervakning under hela åtagandeperioden. Gasums åtaganden ska därför godtas.

4.6 Vite

109. Konkurrensverket får förena ett beslut att godta åtaganden som har lämnats enligt 4 kap. 4 § KL med vite (6 kap. 1 § tredje stycket KL).
110. Enligt 3 § lagen (1985:206) om viten (viteslagen) ska vitet fastställas till ett belopp som med hänsyn till vad som är känt om adressatens ekonomiska förhållanden och till omständigheterna i övrigt kan antas förmå denne att följa det beslut som är förenat med vitet. Av förarbetena till viteslagen framgår att vitet bör bestämmas så högt att det inte blir ekonomiskt fördelaktigt för adressaten att underlåta att iaktta det.¹³ Vad beträffar omständigheter i övrigt som ska beaktas nämns i förarbetena värdet av det föremål som föreläggandet avser och angelägenhetsgraden av att föreläggandets föreskrifter efterlevs. Ett högre belopp kan vara motiverat om föreläggandet avser att tillgodose ett betydande samhällsintresse.¹⁴
111. Ett genomförande av företagskoncentrationen i strid med villkoren i åtagandena skulle vara allvarligt ur konkurrenssynpunkt. Själva syftet med åtagandena är att säkerställa faktiska och potentiella konkurrenters fortsatta tillgång till Nynäshamnsterminalen på rättvisa, rimliga och icke-diskriminerande villkor. Åtagandena syftar därmed till att säkerställa att den konkurrens som finns på marknaden för tillhandahållande av LNG till industrikunder inte försvagas som ett resultat av koncentrationen. De

¹³ Prop. 1984/85:96 s. 27.

¹⁴ Prop. 1984/85:96 s. 26 f och 49.

underliggande produkterna är också sådana att de tillgodoser ett stort samhällsintresse och är en viktig del av samhällsekonomin. Åtagandena löper dessutom under en lång period och innebär såväl direkta kostnader som eftergifter i konkurrenshänseende för Gasum. Det är därför viktigt att det inte blir ekonomiskt fördelaktigt för Gasum att underlåta att iakttå åtagandena. Det är mot denna bakgrund angeläget att vitesbeloppet är tillräckligt högt för att säkerställa att åtagandena efterlevs.

112. Vid fastställandet av vitets storlek har Konkurrensverket även beaktat Gasums totala omsättning¹⁵, såväl globalt som i Sverige, och köpeskillings grundbelopp. Köpeskillingen utgör det belopp köparen i en koncentration är villig att betala för förvävsobjekten och utgör därmed en indikation på värdet av de föremål som åtagandena avser, i synnerhet om köparen har utsetts efter budgivning.¹⁶ Vitet får inte vara så lågt att det blir obetydligt i jämförelse med koncentrationens kommersiella, och ur konkurrenshänseende strategiska, betydelse för köparen.
113. Vid en samlad bedömning av de skäl som redogjorts för ovan finner Konkurrensverket att detta beslut att godta de åtaganden som Gasum har lämnat enligt 4 kap. 4 § KL ska förenas med ett vite om 400 (fyrahundra) miljoner kronor.

Slutsats

Koncentrationen ska, med beaktande av Gasum frivilliga åtaganden i Bilaga 1 och vad som i övrigt anförts ovan, lämnas utan åtgärd. Detta beslut att godta Gasum åtaganden ska förenas med ett vite om 400 (fyrahundra) miljoner kronor.

Detta beslut har fattats av generaldirektören. Föredragande har varit sakkunniga ekonomen Åsa Käfling.

Rikard Jermsten

Detta beslut publiceras på Konkurrensverkets webbplats.

¹⁵ Gasums omsättning uppgick föregående räkenskapsår till [] miljoner kronor, varav [] miljoner kronor i Sverige. Målbolagens omsättning uppgick föregående räkenskapsår till [] miljoner kronor, varav [] miljoner kronor i Sverige.

¹⁶ I det aktuella fallet avser köpeskillingen även tillgångar utanför Sverige, varför den inte till fullo återspeglar det värde Gasum kan anses tillmäta specifikt förvävsobjekten i Sverige.

March 20, 2020

BILAGA 1

till beslut i dnr 7/2020

Swedish Competition Authority
SE-103 85 Stockholm

DNR 7/2020 –COMMITMENTS

1. On January 7, Gasum Oy ("Gasum") notified the Swedish Competition Authority ("SCA") of the proposed acquisition by Gasum of 100 % of the shares in Lidingö Clean Gas Solutions Holding AB ("Lidingö Clean Gas") and the sole limited partnership in Nauticor GmbH & Co. KG ("Nauticor KG") and 100 % of the shares in the general partner of Nauticor KG, Nauticor Beteiligungs-GmbH ("Nauticor GmbH")¹ (the "Transaction").
2. On February 5, the SCA communicated to the Parties that negative concerns were raised during the SCA's market contacts. Gasum understands that the respondents generally confirmed that the Parties are active in different regional markets, that some customers view LNG as substitutable with other fuels, and that there is little to no actual competition between the Parties today. However, there are concerns that the Transaction will result in the loss of an important LNG-supplier. Gasum understands that the SCA's preliminary theory of harm is that Target's customers in eastern Sweden will not have Gasum as a potential future alternative supplier as Gasum, post-Transaction, would not proceed with a contemplated LNG-terminal in Gävle.
3. Gasum does not acknowledge this theory of harm which seems to have little support from the market contacts and which ignores OxGas' ongoing project to establish the largest LNG-terminal in Sweden relatively close to Target's terminal on the Swedish east coast. However, in the interest of resolving the case in Phase I, Gasum hereby voluntarily offers the commitments described below.
4. These commitments directly address the SCA's preliminary theory of harm by making LNG-infrastructure available to third parties. These commitments will allow suppliers to serve LNG to customers from a terminal in eastern Sweden. In fact, considering that few respondents view Gasum as an actual competitive force in eastern Sweden, the commitments will create more competition in this region than available prior to the Transaction.
5. These commitments are subject to the SCA adopting a final decision to take no further action with regards to the Transaction by March 24, 2020 at the latest.

¹ The target business, i.e. the business of Lidingö Clean Gas, Nauticor KG and Nauticor GmbH, are together referred as "Target". Furthermore, Gasum and Target are together referred to as the "Parties".

March 20, 2020

I. Definitions

6. For the purpose of these Commitments, the following terms shall have the following meaning:

Term	Definition
Commitments	Shall mean the commitments and obligations set forth below.
Effective date	Shall mean the date of closing of the Transaction.
Liquefied natural gas (LNG)	Shall mean such natural gas that is in liquid form that is vaporised back into gas when used and which meets the technical characteristics and quality requirements set forth in the Terminal Rules and/or the Terminal Services Contract.
Combined Entity	Shall mean the combination of Gasum and Target.
Monitoring Trustee	Shall mean one or more natural or legal person(s) who is/are appointed by the Combined Entity and approved by the Swedish Competition Authority, and who has/have the duty to monitor the Combined Entity's compliance with the Commitments provided.
Terminal	Shall mean the small-scale LNG import terminal located in Nynäshamn (Sweden), currently controlled by Target, which following the Transaction shall be owned and operated by the Combined Entity.
Terminal Services	<p>Shall mean throughput capacity services for:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Delivering, within the limits of the User Capacity, LNG to the Terminal for physical storage in the storage tanks located in the Terminal area and storage of LNG at the tanks, 2. Taking, within the limits of the User Capacity, the LNG stored in the storage tanks located in the Terminal area and, 3. LNG transportation vessel unloading services for transferring LNG delivered by the User into storage tanks located in the Terminal area, 4. LNG truck loading services to load LNG into LNG road transport equipment of the User or its sub-contractor. <p>For the avoidance of doubt, the access to the Terminal and Terminal services does not include access to LNG vaporization equipment and pipeline connecting the Terminal to individual customer sites.</p>
Third Party / Parties	Shall mean any one or more competent existing or prospective competitor(s) or customer(s) wishing to acquire access to the Terminal by purchasing some or all Terminal Services from the Combined Entity.
Third Party Capacity	Shall mean an aggregate maximum per annum volume of 380 000 MWh (corresponding to approximately 25 000 tons when calculated with a GCV factor of 15.18 MWh/ton, which well exceeds the volumes currently distributed from the Terminal to industrial customers by truck) LNG throughput volume, divided further into monthly and weekly maximum LNG throughput volumes for which the Combined Entity shall commit to supply Terminal Services for the Third Parties.
User	Shall mean any Third Party that has entered into a contract for the use of Terminal Services with the Combined Entity.
User Capacity	Shall mean the maximum per annum, monthly and weekly LNG throughput (MWh) volumes allocated to each individual User for which the Combined Entity shall commit to supply Terminal Services for that specific User.

March 20, 2020

II. Commitments

7. Within three (3) months from the approval of the Monitoring Trustee by the Swedish Competition Authority, the Combined Entity will take necessary steps to offer Third Parties access to its LNG import Terminal on fair, reasonable and non-discriminatory terms. Access to the Terminal shall be provided by means of providing Terminal Services to Third Parties in accordance with the principles set forth herein.
8. For the purpose of these Commitments, fair, reasonable and non-discriminatory terms shall mean that the Combined Entity commits to offer Terminal Services to Third Parties on the basis of the terms and principles specified below.

1) Capacity Reservation Principles

9. The Combined Entity commits to offer and supply to Third Parties Terminal Services for aggregate annual terminal throughput LNG volumes of up to the maximum annual Third-Party Capacity volume of 380 000 MWh that is further divided into monthly and weekly maximum LNG throughput volumes.
10. Reserved User Capacity grants the User right to use the Terminal Services during the relevant annual period in accordance with and subject to the terms and conditions of the annually updated terminal rules and terminal service contracts to be entered into between the Combined Entity and each User as regards the Terminal Services. The terminal rules and the terminal services contract shall correspond to normal market practices and shall not include unreasonable terms.
11. Applicable price list for the Terminal Services, technical and operational details for the reservation procedure, terminal rules and operations, terminal specific Third Party Capacity volumes as well as more specific time windows and timetables for the use of the Terminal shall be published on the Combined Entity's website reasonable time before reservations for the following annual period are made.
12. The first round of capacity reservations shall be initiated within three (3) months from the approval of the Monitoring Trustee by the Swedish Competition Authority and the procedure, timetable and available Third-Party Capacity shall be published at the Combined Entity's website at the latest one (1) month before the first capacity reservation round will commence. The leftover throughput capacity from the first reservation procedure can be reserved also after the reservation period has ended until the following reservation period commences. The following reservation period's procedure, terminal rules, terminal specific Third-Party Capacity volumes as well as the time windows and timetables shall be published on the operator's website on September 1, 2021.
13. The annual, monthly and weekly User Capacity volumes for each individual User shall be determined and allocated by the Combined Entity from the Third-Party Capacity according to the following principles:
 - User Capacity volumes are reserved at minimum on annual basis in accordance with the reservation procedure, time-windows and timeline determined by the Combined Entity that are to be published at the Combined Entity's website in accordance with the principles set out above.
 - The capacity unit is MWh and the minimum throughput capacity reservation is 3 400 MWh.
 - The User shall notify the desired capacity reservation volume upon making the reservation request. The Combined Entity shall process the capacity reservation requests of the Users and notify each User of the allocated annual, monthly and weekly User Capacity for the relevant annual period.

March 20, 2020

- Should the capacity reservations of the Users exceed the Terminal's available Third-Party Capacity, the available capacity shall be distributed to the Users pro rata according to the volumes of the capacity reservation requests of the Users.
- Should the capacity reservation requests of the Users not exceed the Terminal's available Third-Party Capacity, the Combined Entity shall publicly notify at its website the amount of free capacity left for the relevant annual period, which may be reserved by a User also during the relevant annual period.
- Upon the Combined Entity's notification to the User of the allocated User Capacity volume, each User shall have the obligation to deliver and take all of the allocated User Capacity volumes to the Terminal and pay, on a take-or-pay basis, the throughput fees for the relevant volumes as further set out in the applicable terminal rules and terminal services contract. Subject to this obligation, Users are allowed to sell any reserved throughput capacity to other Users.
- User Capacity volume deliveries and related Terminal Services provided by the Combined Entity at the Terminal are offered based on the Terminal's use schedules and allocated annual, monthly and weekly User Capacity. The Combined Entity may adjust the User Capacities or schedule and use of the Terminal for the purpose of ensuring continuous, relevant and safe terminal operations as further set out in the applicable terminal rules and terminal services contract.
- If it becomes evident that User Capacity has been reserved by any User for the purposes of preventing market activities or other similar reasons, the Combined Entity has the right to terminate the terminal services contract of such User for the part of the unused User Capacity and re-allocate the capacity to other Users.

2) Access principles (swap-arrangement)

14. All Users must strictly comply with the delivery and supply schedules set forth in the applicable Terminal rules and the terminal services contract when delivering LNG to the Terminal or taking LNG from the Terminal. The applicable Terminal rules will include provisions ensuring that Users comply with the delivery and supply schedules.
15. There are no restrictions regarding the size of LNG shipments that Users can deliver to the Terminal, other than the technical and operational restrictions of the Terminal itself, as further set out in the applicable Terminal rules.
16. In order for the Users to have fair and reasonable access to LNG at all times even if there would not actual LNG delivered by a specific User at the physical storage tanks of the Terminal, the Combined Entity shall take reasonable steps to ensure that volume-swap and financial settling mechanisms are put in place according to which the Users may, on fair, reasonable and non-discriminatory basis, take from the storage tanks located at the Terminal also such LNG that has been physically delivered by other Users or the Combined Entity to the Terminal provided always that the volumes are within the limits of the allocated User Capacity. The purpose of the financial settling mechanism will be to settle any discrepancies between the volume / quality delivered and withdrawn by a User, as further set out in the applicable Terminal rules.
17. Subject to delivery and supply schedules, Users will be allowed to enter bilateral agreements concerning swap-arrangements as well as make joint deliveries to the Terminal with other Users as further set out in the applicable Terminal rules.

March 20, 2020

3) Pricing principles

18. The Combined Entity will ensure that separate accounts are kept for the activities related to the operation of the Terminal. Cost items shall be allocated in a transparent and accurate manner and monitored by the Monitoring Trustee.
19. Terminal Services are invoiced based on the valid Terminal Service price model that is updated on an annual basis. The Combined Entity shall price the Terminal Services so that the prices reflect related Terminal- and service-specific costs (investment/capital costs, fixed costs, variable costs and other relevant costs) added with a fair, reasonable and non-discriminatory margin (cost of capital). The margin in any given year shall not exceed the the Swedish Energy Markets Inspectorate's approved WACC for storage of natural gas that is in force during that year.
20. The Combined Entity will, as other Users of the Terminal, pay for its use of the Terminal according to the Terminal Service price model.
21. The Terminal Service price model will generate a throughput fee and service fees.
 - The throughput fee shall cover the operational and capital costs required to provide the terminal services and provide a reasonable return on the capital needed for the terminal operations. The fee structure will be based on the general principles set out by Naturgaslagen (2005:403, chapter 6). The operational and capital costs will be specified separately.
 - The Throughput fee shall include operational costs related to terminal services such as, but not limited to, labor, energy costs, input costs, external costs, regulatory costs, boil-off, rental costs and applicable taxes.
 - The Throughput fee shall include capital costs such as, but not limited to, meters, surveillance systems, cooling systems, storage facilities, vessel unloading facilities, and truck loading facilities.
 - The Throughput fee will be divided into a capacity charge and operational charge. The Throughput fees will be expressed in €/MWh. It will reflect relevant costs added with a fair, reasonable and non-discriminatory margin. The capacity charge part of the Throughput fees will include a reasonable and non-discriminatory volume pricing element according to which the Throughput fee will vary depending on the volumes of capacity commitments made by each terminal user.
22. The Terminal Service price list will include separate service fees.
 - Service fees shall include specific costs that Third Parties incur when unloading bunkering vessels and loading trucks. The service fees include direct operational costs related to the unloading and loading services such as, but not limited to, labour costs, insurances, harbor costs, rental costs and applicable taxes. The service fees also include capital costs relating to the unloading and loading facilities. The service fees will be priced at cost, including a reasonable return on the capital investment needed for the services.
 - The costs incurred for these services largely depend on the number of times each service is requested. The prices for these services shall be a fixed €/ per bunker unloading and a fixed €/ per truck loading. There will also be a specific one-off service fee relating to safety training for each truck driver that will enter the Terminal. This service fee will be waived for truck drivers previously approved by Gasum or Target.
23. The applicable fee model will be updated by the Combined Entity annually. The fees will be applicable from the beginning of each capacity reservation period until the end of each capacity reservation period.

March 20, 2020

24. Prices for all Terminal Services may be adjusted also during the validity of the Terminal Service price list both downwards (e.g. due to increase in use of Terminal Services and the subsequent decrease in unit costs, amortization of investment costs or in other fixed or variable costs) or upwards (e.g. due to taxes, public duties or other obligations imposed by authorities that could not have been reasonably foreseen by the Combined Entity when drafting the Terminal Service price list).
25. The Monitoring Trustee shall monitor the compliance with the pricing principles and has the right to block the initial price list as well as any price changes decided by the Combined Entity if these do not reflect the principles described herein. The Combined Entity shall provide the Monitoring Trustee access to all required information and documentation as well as assistance to ensure that the Monitoring Trustee can perform this task. The Monitoring Trustee should also be given access to the price lists before they are published to Users.

4) Limitations

26. As an exception to the Commitments to offer access to the Terminal, the Combined Entity has the right to refuse access or, subject to terms of the terminal services contract, cease the provision of Terminal Services in the following situations:
 - Where the Third Party does not comply with the terminal services contract, valid terminal rules applicable to the Terminal or requirements set for the port of the Terminal in the applicable port rules or authority instructions or regulations.
 - Where the Third Party does not provide the Combined Entity with sufficient collateral to guarantee the obligations risen from the terminal services contract, does not have sufficient and regular insurance to cover the liability of its own activities and/or has entered into bankruptcy procedures, liquidation or been declared insolvent.
 - Where the LNG of the Third Party for which Terminal Services are to be provided, the LNG vessel or marine or road LNG transportation equipment used to receive Terminal Services, does not meet the operational, technical or other quality requirements set by the Combined Entity in the valid terminal rules applicable to the Terminal.
 - Where due to the technical limitations or characteristics of the Terminal it is not possible to receive the LNG from the User (e.g. due to the size of the LNG vessel).
 - Where providing the services would or could lead to personal damages, damages to the terminal or other property or would be in violation of legislation, regulations or official decisions for reasons beyond the control of the Combined Entity.
 - Where the provision of Terminal Services is or becomes impossible or unreasonably burdensome for reasons beyond the control of the Combined Entity.
 - Where the provision of Terminal Services is not possible or is restricted due to planned or unplanned outages for maintenance or similar reasons.

III. Firewalls

27. The exchange of information between the Combined Entity and Third Parties shall be limited to information which is strictly necessary for providing the Terminal Services.
28. The Combined Entity shall take reasonable steps to ensure that access to such Third Party information shall be limited by the Combined Entity on a need-to-know basis to those who require it

March 20, 2020

to carry out the duties and tasks related to the terminal access services specified herein and that such information shall not be disclosed to other employees of the Combined Entity.

IV. Monitoring trustee

29. The Combined Entity shall appoint a Monitoring Trustee to carry out the functions and mandate specified herein.

1) Nomination

30. The Combined Entity shall propose a Monitoring Trustee/Trustees to the Swedish Competition Authority within one (1) month from the Effective Date. The proposal shall include sufficient information for the Swedish Competition Authority to verify that the person proposed as Monitoring Trustee/Trustees fulfil the requirements needed for the mandate and shall include full terms of the proposed assignment, which shall include all provisions necessary to enable the Monitoring Trustee/Trustees to fulfil the mandate and its duties.
31. The Swedish Competition Authority shall have the right to approve or reject the proposed Monitoring Trustee/Trustees. The Swedish Competition Authority shall also have the right to review any contract entered between the Monitoring Trustee and the Combined Entity.
32. If only one name is approved, the Combined Entity shall appoint or cause to be appointed, the individual or undertaking concerned as Monitoring Trustee, in accordance with the mandate approved by the Swedish Competition Authority. If more than one name is approved, the Combined Entity shall be free to choose the Monitoring Trustee to be appointed from the names approved. The Monitoring Trustee shall be appointed within two (2) weeks from the Swedish Competition Authority's approval.
33. If the proposed Monitoring Trustee/Trustees is/are rejected, the Combined Entity shall submit a new proposal within two (2) weeks of being informed of the rejection. If the Swedish Competition Authority also rejects the new proposed Monitoring Trustee/Trustees, the Swedish Competition Authority shall nominate a Monitoring Trustee to be appointed by the Combined Entity.

2) Functions of the Monitoring Trustee

34. The Monitoring Trustee shall at all times be independent from the Combined Entity, possess the necessary qualifications to carry out its mandate and neither have or become exposed to a conflict of interest that impairs the Monitoring Trustee's objectivity and independence in discharging its duties under the Commitments.
35. The Monitoring Trustee shall be remunerated by the Combined Entity in a way that does not impede the independent and effective fulfilment of its mandate. The Combined Entity and the Monitoring Trustee shall conclude a separate agreement and a non-disclosure agreement regarding the mandate.
36. The Monitoring Trustee shall monitor the compliance with the Commitments provided for herein. The Combined Entity shall provide the Monitoring Trustee access to all required information and documentation as well as assistance to ensure that the Monitoring Trustee is able to perform its tasks.
37. The Monitoring Trustee shall also approve the Terminal rules before they can enter into force.
38. At the expense of the Combined Entity, the Monitoring Trustee may appoint advisors, subject to the Combined Entity's approval, if the Monitoring Trustee considers the appointment of such

March 20, 2020

advisors necessary or appropriate for the performance of its duties and obligations under the mandate, provided that any fees and other expenses incurred by the Monitoring Trustee are reasonable.

39. The Monitoring Trustee shall act as a contact point for any requests by Third Parties in relation to the Commitments and propose to the Combined Entity such measures as the Monitoring Trustee considers necessary to ensure Combined Entity's compliance with the Commitments.
40. The Monitoring Trustee shall provide the Swedish Competition Authority with yearly reports. The yearly report shall include a summary of the Terminal services provided by the Combined Entity to Users and a short review of the Combined Entity's fulfilment of the Commitment.
41. If the Monitoring Trustee finds that the Combined Entity has failed to comply with the Commitments, the Monitoring Trustee shall notify both the Combined Entity and the Swedish Competition Authority of the failure. The Monitoring Trustee's notification shall include a clear description of the Combined Entity's failure to comply with the commitments. The Combined Entity shall have thirty (30) business days of receiving the Monitoring Trustee's notification to remedy its conduct and to inform the Monitoring Trustee and the Swedish Competition Authority of the actions taken by the Combined Entity. The Monitoring Trustee shall within ten (10) working days of receiving the information from the Combined Entity, notify the Combined Entity and the Swedish Competition Authority of its view on the actions taken by the Combined Entity and on whether or not these actions are sufficient to remedy the Combined Entity's failure to comply with the Commitments. If the Monitoring Trustee should conclude that the actions taken by the Combined Entity are insufficient to remedy the Combined Entity's failure to comply with the commitments, the Combined Entity shall have an additional twenty (20) business days of receiving the Monitoring Trustee's notification, to remedy its conduct and to inform the Monitoring Trustee and the Swedish Competition Authority of the actions taken by the Combined Entity. The Monitoring Trustee shall within ten (10) working days of receiving the information from the Combined Entity, notify the Combined Entity and the Swedish Competition Authority of its view on the actions taken by the Combined Entity and on whether or not these actions are sufficient to remedy the Combined Entity's failure to comply with the Commitments.
42. The Swedish Competition Authority may, on its own initiative or at the request of the Monitoring Trustee or the Combined Entity, give orders or instructions to the Monitoring Trustee in order to ensure compliance with the Commitments.

V. Duration

43. The Commitments are binding on Gasum for 10 years from the Effective date and will expire automatically thereafter.

VI. Validity of the Commitments

44. These Commitments are only binding for Gasum if the Swedish Competition Authority by March 24, 2020 (at the latest) issues a decision stating that it will not take further action regarding the Transaction.

March 20, 2020

Helsinki on March 20, 2020

