

**Rechtssache C-260/24**

**Zusammenfassung des Vorabentscheidungsersuchens gemäß Art. 98 Abs. 1  
der Verfahrensordnung des Gerichtshofs**

**Eingangsdatum:**

15. April 2024

**Vorlegendes Gericht:**

Administrativen sad Sofia-oblast (Bulgarien)

**Datum der Vorlageentscheidung:**

15. April 2024

**Klägerin:**

LUKOIL Bulgaria EOOD

**Beklagte:**

Komisia za zashtita na konkurentsia

---

**Gegenstand des Ausgangsverfahrens**

Klage der „LUKOIL Bulgaria“ EOOD (im Folgenden: LUKOIL Bulgaria) gegen den Beschluss der Komisia za zashtita na konkurentsia (Kommission zum Schutz des Wettbewerbs, im Folgenden: KZK) Nr. 184/16.02.2023, mit dem ein Verstoß der Klägerin gegen Art. 21 des Zakon za zashtita na konkurentsia (Gesetz zum Schutz des Wettbewerbs, im Folgenden: ZZK) und gegen Art. 102 AEUV festgestellt und Bußgeld gegen sie verhängt wurde.

**Gegenstand und Rechtsgrundlage der Vorlage**

Auslegung des Unionsrechts gemäß Art. 267 AEUV

**Vorlagefragen**

1. Sind Art. 102 AEUV sowie auch die Grundsätze der Verteidigungsrechte, der Rechtssicherheit und des Vertrauensschutzes einschließlich der Unschuldsvermutung dahin auszulegen, dass es sich bei den entsprechenden

Märkten (den Märkten, auf denen der Verstoß begangen wurde) im Fall einer unzulässigen Kosten-Preis-Schere (*margin squeeze*) um **zwei vertikal gegliederte Märkte handelt, nämlich den vorgelagerten Markt (*upstream market*) und den nachgelagerten Markt (*downstream market*)**, und dass die Wettbewerbsbehörde **eben in Bezug auf diese beiden entsprechenden Märkte** verpflichtet ist, bei der Formulierung des Vorwurfs und der abschließenden Verwaltungsentscheidung **Tatsachenfeststellungen zur Größe der entsprechenden Märkte, zu deren Marktteilnehmern und zu den Marktanteilen der Teilnehmer dieser Märkte zu treffen, einschließlich der entsprechenden Marktanteile des Unternehmens, dem sie eine marktbeherrschende Stellung vorwirft?**

2. Ist Art. 102 AEUV in Verbindung mit den Grundsätzen der Verteidigungsrechte, der Rechtssicherheit und des Vertrauensschutzes einschließlich der Unschuldsvermutung dahin auszulegen, dass er es **im Rahmen eines Verfahrens nach Art. 102 AEUV nicht zulässt, in ein und denselben nationalen Produktmarkt Produkte einzubeziehen, die weder auf der Nachfrage- noch auf der Angebotsseite austauschbar sind, wie dies die KZK im vorliegenden Verfahren getan hat, indem sie die Kraftstoffe Diesel und Benzin A-95H in einen einzigen Produktmarkt für Kraftstoffe einbezogen hat?**

3. Wenn es zulässig ist, in einen einzigen nationalen Produktmarkt Kraftstoffe einzubeziehen, die auf der Angebots- und Nachfrageseite nicht austauschbar sind, ist es dann zulässig, den dritten Hauptkraftstoff auf diesem nationalen Markt, Flüssiggas Propan-Butan (LPG), das auf dem nationalen Markt einen gleich hohen Marktanteil wie Benzin hat, nicht in den Produktmarkt für Kraftstoffe einzubeziehen?

### **Angeführte unionsrechtliche Vorschriften und Rechtsprechung des Gerichtshofs**

Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV), insb. Art. 102 Abs. 2 Buchst. b und Art. 267

Charta der Grundrechte der Europäischen Union, insb. Art. 47

Verordnung (EG) Nr. 1/2003 des Rates vom 16. Dezember 2002 zur Durchführung der in den Artikeln [101] und [102] des Vertrags niedergelegten Wettbewerbsregeln, insb. Art. 3 und 27

Mitteilung der Kommission – Erläuterungen zu den Prioritäten der Kommission bei der Anwendung von Artikel [102 AEUV] auf Fälle von Behinderungsmissbrauch durch marktbeherrschende Unternehmen, insb. Rn. 13 bis 15, 75 und 82

Urteil vom 26. November 1998, Bronner, C-7/97, EU:C:1998:569

## **Angeführte nationale Rechtsvorschriften**

Administrativnoprotsesualen kodeks (Verwaltungsverfahrensgesetzbuch), insb. Art. 6 und 168

Zakon za zashtita na konkurentsia (Gesetz zum Schutz des Wettbewerbs, ZZK), insb. Art. 8, 20 und 21 Nrn. 2 und 5

Zakon za aktsizite i danachnite skladove (Gesetz über Verbrauchsteuern und Steuerlager)

Methode zur Durchführung einer Marktuntersuchung und zur Bestimmung der Marktstellung von Unternehmen auf dem relevanten Markt, verabschiedet mit Beschluss der KZK Nr. 393/21.04.2009 (im Folgenden: Methode)

## **Kurze Darstellung des Sachverhalts und des Verfahrens**

- 1 Die KZK erreichten Anfragen, in denen sie um die Feststellung etwaiger Verstöße der LUKOIL Bulgaria gegen Art. 21 ZZK und gegen Art. 102 AEUV ersucht wurde; im Oktober 2021 wurde sie von der „OMV Bulgaria“ OOD wegen einer Preispolitik gegenüber Großhändlern, mit der Wettbewerber vom Markt verdrängt werden sollten, angerufen und im April 2022 folgte die „Insa Oil“ EOOD mit einer Beschwerde wegen Verdrängungspreisen beim Verkauf von Diesel und Gasöl. Die KZK hat die beiden Verfahren zu einem einzigen Verfahren verbunden.
- 2 Die KZK hat festgestellt, dass LUKOIL Bulgaria auf dem Großhandelsmarkt für Kraftstoffe (Autobenzin und Gasöl/Diesel) im Hoheitsgebiet Bulgariens mit einem relativ hohen Marktanteil, der in den einzelnen Halbjahren des Untersuchungszeitraums zwischen [40–50] % und [50–60] % lag, Marktführer sei. Darüber hinaus beständen auf diesem Markt im untersuchten Zeitraum hohe Schranken für den Eintritt potenzieller und die Expansion vorhandener Wettbewerber. Eine Umorientierung zu einem anderen Anbieter sei zwar möglich, aber erst für die Zukunft und nur für bestimmte Regionen des Landes denkbar. Zudem wäre eine solche Umstellung mit erheblichen Mehrkosten für die Wettbewerber und die Kunden der LUKOIL Bulgaria verbunden.
- 3 Die Geschäftstätigkeiten der LUKOIL Bulgaria sind nach Einschätzung der KZK durch eine vertikale Integration gekennzeichnet. Die LUKOIL-Unternehmensgruppe sei entlang der gesamten Kraftstoffproduktionskette, von der Produktion bis zum Absatz des Endprodukts, tätig. So habe zum Beispiel die LUKOIL Neftohim Burgas AD die einzige Rohölraffinerie im Hoheitsgebiet Bulgariens und sei zugleich der größte Hersteller von Fahrzeugkraftstoffen im Land. Gleichzeitig sei die LUKOIL Bulgaria nicht nur als Großhändler, sondern auch als Betreiber einer der größten Tankstellenketten des Landes tätig. Die LUKOIL-Gruppe verfüge über eine für das Land einzigartige Logistik-, Lager- und Transportinfrastruktur mit strategischer geografischer Lage, die der LUKOIL

Bulgaria einen außergewöhnlichen Wettbewerbsvorteil im Kraftstoffgroßhandel verschaffe und ihr einen landesweiten Großhandel bei sehr niedrigen Transportkosten ermögliche.

- 4 Die KZK stellte mit ihrem Beschluss Nr. 184/16.02.2023 fest, dass LUKOIL Bulgaria einen Verstoß gegen Art. 21 ZZK und Art. 102 AEUV begangen habe, der in der missbräuchlichen Ausnutzung einer beherrschenden Stellung auf dem Markt und in der Anwendung einer Kosten-Preis-Schere gegenüber ihren Wettbewerbern beim Kraftstoffgroßhandel im Inland bestehe, die geeignet gewesen sei, den freien Wettbewerb auf den Kraftstoffmärkten zu verhindern, einzuschränken oder zu verzerren und den Interessen der Verbraucher zu schaden.
- 5 Nach Ansicht der KZK hat Lukoil Bulgaria die Kosten-Preis-Schere zwischen zwei vertikal gegliederten Märkten angewandt: dem Teilmarkt für den Vertrieb von Kraftstoffen (Autobenzin und Gasöl/Diesel), die in den steuerrechtlich freien Verkehr überführt würden, d. h. nach Entrichtung der Verbrauchsteuer (nachgelagerter Markt), und dem Teilmarkt für den Vertrieb von Kraftstoffen, für die die Verbrauchsteuer nicht entrichtet worden sei und die unter Steueraussetzung vertrieben würden (vorgelagerter Markt). Die Preise auf dem nachgelagerten Markt seien niedriger als die Preise auf dem vorgelagerten Markt, was zu einer negativen Marge und damit zum Vorliegen eines Verstoßes in Form einer Kosten-Preis-Schere (*margin squeeze*) führe. Die KZK geht davon aus, dass LUKOIL Bulgaria auf dem vorgelagerten Markt (Großhandelsmarkt für Kraftstoffe, für die keine Verbrauchsteuer entrichtet worden sei) und auf dem gemeinsamen Markt des Kraftstoffgroßhandels eine marktbeherrschende Stellung habe.
- 6 LUKOIL Bulgaria hat gegen den Beschluss der KZK Klage beim vorliegenden Gericht, dem Administrativen sad Sofia-oblast (Verwaltungsgericht für die Region Sofia, Bulgarien), erhoben.

### **Wesentliche Argumente der Parteien des Ausgangsverfahrens**

- 7 Zwischen den Parteien ist streitig, wie der entsprechende Markt zu definieren ist. Im Folgenden werden ihre Ausführungen zu den Merkmalen und Besonderheiten der Produkte, den Marktteilnehmern, den Preisniveaus, dem Fehlen gesonderter Unternehmensstrukturen und den Ergebnissen des durchgeführten hypothetischen Monopolistentests kurz dargestellt.
- 8 Nach Ansicht der Klägerin ist es nicht möglich, zwei gesonderte vertikale Produktmärkte im Segment des Kraftstoffgroßhandels zu unterscheiden, da die Produkte, die im Großhandel einerseits unter Steueraussetzung und andererseits nach Entrichtung der Verbrauchsteuer verkauft würden, jeweils spezifische Merkmale und Besonderheiten aufwiesen. Es gäbe tatsächlich nur einen Großhandelsmarkt mit zwei horizontalen Teilmärkten: a) für Diesel und b) für Benzin, Propan-Butan (Flüssiggas, LPG [Liquefied petroleum gas] genannt) und Methan. Eine solche Aufteilung der Märkte auf Basis der Steuerregelung nach

dem Gesetz über Verbrauchsteuern und Steuerlager erfolge mechanisch. Die Kraftstoffe Propan-Butan und Methan könnten angesichts ihrer Eigenschaften, ihres Verwendungszwecks und ihres Preises ebenfalls in den Produktmarkt einbezogen werden, da sie mit Fahrzeugbenzin substituierbar seien. Die Nichtberücksichtigung dieser Kraftstoffe bei der Abgrenzung des Produktmarktes habe zu einer starken Erhöhung des Marktanteils der LUKOIL Bulgaria geführt, da das Unternehmen diese Produkte nur in einem geringen Umfang über den Großhandel vertreibe.

- 9 Außerdem sei eine solche vertikale Segmentierung in der realen Wirtschaft nicht gegeben. Aus den vorgelegten Beweisen gehe eindeutig hervor, dass die Kunden in einem beliebigen Monat flüssige Kraftstoffe jeweils unter den beiden Verbrauchsteuerregelungen gekauft und erhalten hätten und dass die Leistungen in den beiden Fällen unter denselben Bedingungen absolut identisch gewesen seien, was die Schlussfolgerung bestätige, dass es sich um einen einzigen Markt ohne vertikale Segmentierung handle.
- 10 Die Klägerin ist der Ansicht, dass Benzin und Diesel nicht austauschbar seien, da ein Dieselfahrzeug nicht mit Benzin betrieben werden könne und umgekehrt. Der Eigentümer eines Fahrzeugs mit dem einen Motortyp könne nicht schnell und einfach auf den anderen Kraftstoff umsteigen, wenn dieser günstiger sein sollte. Eine solche Umstellung wäre nur dann möglich, wenn dieses Fahrzeug durch ein Fahrzeug des anderen Motortyps ersetzt würde, das mit dem günstigeren Kraftstoff betankt werden könnte.
- 11 Die KZK vertritt dagegen die Auffassung, dass Benzin und Diesel angesichts der Preisgestaltung beim Großhandel mit Kraftstoffen, die unter unterschiedliche Abgabenregelungen fielen, zu einem gemeinsamen Produktmarkt gehörten, ohne dass eine weitere Segmentierung erforderlich sei. Auch wenn die verschiedenen Kraftstoffe aus der Sicht des Endverbrauchers unterschiedliche Verwendungszwecke hätten, d. h. abgrenzbar seien, gehörten die beiden Produkte aus der Sicht der Wettbewerber der LUKOIL Bulgaria, die als Großhändler gleichzeitig Kunden der LUKOIL Bulgaria seien, zu einem gemeinsamen Produktmarkt, da die Händler Einnahmen erzielten, unabhängig davon, welchen der beiden Kraftstoffe sie vorrangig einkauften. Außerdem hätten die beiden Produkte ein und denselben Verwendungszweck, nämlich den späteren Weiterverkauf, und die gleichen Vertriebsbedingungen in der Kette bis zum Endverbraucher. Auf der Angebotsseite könne der Verkäufer, wenn die Nachfrage steige, beginnen, jeweils eines der beiden Produkte anbieten, ohne dass ihm zusätzliche Kosten entstünden. Was die Nachfrage betreffe, so kauften die Großhändler die beiden Kraftstoffe ein, um sie an andere Händler weiterzuverkaufen, und sie würden durch die Nachfrage und nicht durch den Verbrauch der von diesen verkauften Produkten beeinflusst.
- 12 Die KZK teilt nicht die Auffassung der Klägerin, dass in der realen Wirtschaft keine Unterscheidung zwischen den Verkäufen von Kraftstoffen unter Steueraussetzung und den Verkäufen nach Entrichtung der Verbrauchsteuern

gemacht werde. Sie ist der Ansicht, dass das Abgabeverfahren und die unterschiedlichen Eigenschaften der Kraftstoffe (mit und ohne Bioanteil) auch einen unterschiedlichen funktionalen Verwendungszweck der Kraftstoffe unter Steueraussetzung und der Kraftstoffe nach Entrichtung der Verbrauchsteuer zur Folge hätten und die Abgrenzung der verschiedenen Ebenen des Kraftstoffgroßhandels bestimmen würden. Darüber hinaus sei beim Handel unter Steueraussetzung keine Entrichtung von Verbrauchsteuern vorgesehen, da der auf dieser Ebene in Verkehr gebrachte Kraftstoff zur Überführung in ein anderes Steuerlager, d. h. zum späteren Weiterverkauf und nicht zum unmittelbaren Verbrauch, bestimmt sei. Der Kraftstoff sei ein Mineralöl, ihm seien die gesetzlich vorgeschriebenen Bioanteile nicht beigemischt worden und er könne über einen längeren Zeitraum gelagert werden. Beim Vertrieb nach Entrichtung der Verbrauchsteuer seien die Kunden hingegen keine Händler mit Steuerlagern, sondern hauptsächlich Tankstellen oder Transportunternehmen. Außerdem unterscheide die Klägerin, indem sie unterschiedliche Rabatte bzw. Preise je nach unterschiedlichem Abgabeverfahren festlege, in Wirklichkeit selbst zwischen den verschiedenen Ebenen/Teilmärkten des Großhandels mit Kraftstoffen, da der Rabatt einen Bestandteil des Produktpreises darstelle und der Preis wiederum einer der zwingenden Faktoren sei, die bei der Beurteilung der Austauschbarkeit der entsprechenden Produkte im Rahmen der Abgrenzung des Produktmarkts zu berücksichtigen seien.

- 13 In Bezug auf Autogas (Propan-Butan, Methan) habe die KZK in ihren Beschlüssen bereits festgestellt, dass dieses auf der Nachfrageseite ein unvollständiges Substitut für Autobenzin sei, und habe es daher nicht in das vorliegende Verfahren einbezogen. Propan-Butan sei kein Erdgas, sondern ein Erdölprodukt aus der Erdölverarbeitung, das als Nebenprodukt bei der Herstellung von Benzin und Diesel entstehe. Seine Produktion unterliege saisonalen Schwankungen, die nicht mit der Nachfrage an den wichtigsten Kraftstoffen zusammenfielen, so dass die Raffinerien zu bestimmten Zeiten an die Grenzen ihrer Lagerkapazitäten stießen. In diesen Fällen hätten sie die Wahl, es entweder zu vernichten oder unter Marktwert zu verkaufen. Die Produktqualität von Propan-Butan/Methan, das als Kraftstoff für Fahrzeuge verwendet werde, werde von der Darzhavna agentsia „Metrologichen i tehnicheski nadzor“ (Staatliche Agentur für metrologische und technische Überwachung, Bulgarien) nicht kontrolliert, da es keine verbindliche Qualitätsnorm dafür gebe, die der für Benzin und Diesel entspreche.
- 14 Die LUKOIL Bulgaria argumentiert, dass aus der Sicht der Teilnehmer auf dem Kraftstoffgroßhandelsmarkt nicht zwischen zwei gesonderten vertikalen Produktmärkten im Segment des Kraftstoffgroßhandels unterschieden werden könne. Die KZK führe nicht einen einzigen Teilnehmer an, der auf einem der beiden vermeintlich vertikal auf dem Kraftstoffgroßhandelsmarkt gegliederten Märkte tätig sei, sondern beziehe sich allgemein auf die Teilnehmer des gesamten Kraftstoffgroßhandelsmarktes. Ein solcher Markt bestehe zwar, sei aber horizontal nach Produkten in einen Markt für Diesel und einen Markt für Benzin, Propan-Butan und Methan aufgeteilt. Bei den Teilnehmern an diesem Markt handle es

sich um mindestens 270 Wirtschaftsteilnehmer, die nach dem Zakon za gorivata (Kraftstoffgesetz) registriert und aktiv tätig seien. Händler, die Kraftstoffe ausschließlich unter Steueraussetzung oder ausschließlich nach Entrichtung der Verbrauchsteuer kauften, seien auf diesem Markt nicht vorhanden.

- 15 Die KZK entgegnet, dass die Austauschbarkeit der in Rede stehenden Waren/Dienstleistungen nicht durch die Anzahl der Teilnehmer am entsprechenden Markt bestimmt werde, einschließlich der Anzahl und der Art der Händler je nach Steuerregelung, unter der sie den jeweiligen Kraftstoff vertrieben. Sie habe keine spezifische Unterscheidung zwischen den Teilnehmern der beiden Teilmärkte – unter Steueraussetzung oder nach Entrichtung der Verbrauchsteuer – getroffen, da häufig ein und dasselbe Unternehmen auf mehr als einer Ebene des Kraftstoffvertriebs tätig sei, was auch die Klägerin in ihren Rügen bestätige. Als Teilnehmer am jeweiligen Markt habe die KZK lediglich jene Unternehmen identifiziert, die Kraftstoffe lieferten, die für den ersten inländischen Vertrieb bestimmt seien, da jede weitere Vermarktung derselben Kraftstoffmengen die Zahlen der auf dem Markt vermarkteten Mengen verfälschen würde. Gerade auf dieser ersten Ebene befänden sich die Großhändler, die die größten Kraftstoffmengen anböten und von denen der Umfang der Kraftstoffverkäufe an die nachfolgenden Teilnehmer in der Kette abhängen.
- 16 Die Klägerin ist der Ansicht, dass wegen der Preisniveaus auf dem Kraftstoffgroßhandelsmarkt eine Abgrenzung zwischen zwei verschiedenen vertikalen Produktmärkten im Segment des Kraftstoffgroßhandels (Abgrenzung der Verkäufe unter Steueraussetzung von den Verkäufen nach Entrichtung der Verbrauchsteuer) nicht möglich sei. Aus den Antworten von 30 Marktteilnehmern im Kraftstoffgroßhandel gehe hervor, dass keiner die Preise danach differenziere, ob die Verbrauchsteuer für die verkauften Produkte entrichtet worden sei. In der Wirtschaft beobachte man Preisdifferenzierungen auf anderer Grundlage – auf der Grundlage von Mengenrabatten und Ermäßigungen für Vorschusszahlung (auch von der LUKOIL Bulgaria praktiziert), Vorzugspreisen für ausgewählte Kunden usw., aber niemals auf der Grundlage dessen, ob für die Waren die Verbrauchsteuer entrichtet worden sei.
- 17 Die KZK ist der Ansicht, dass Kraftstoffe unter Steueraussetzung und Kraftstoffe nach Entrichtung der Verbrauchsteuer auch preislich nicht austauschbar seien, da Kraftstoffe unter Steueraussetzung im Gegensatz zu Kraftstoffen nach Entrichtung der Verbrauchsteuer, die Bioanteile enthielten und für den Endverbrauch bestimmt seien, in der Regel Mineralöle seien, d. h. keine Bioanteile enthielten und keiner Verbrauchsteuer unterlägen, so dass sie nicht verbrauchsfertig seien. Aufgrund der erheblichen Höhe der Verbrauchsteuersätze und wegen des Bioanteils seien die Kraftstoffe nach Entrichtung der Verbrauchsteuer deutlich teurer als die unter Steueraussetzung gelagerten Kraftstoffe. Als Nächstes behauptet die KZK nicht, dass die Produkte der beiden entsprechenden Teilmärkte zu ein und demselben Preis gehandelt würden, sondern dass das Grundprodukt, d. h. der Mineralölkraftstoff, ein und denselben Preis in beiden Fällen des Absatzes – unter Steueraussetzung und nach Entrichtung der Verbrauchsteuer – habe. Beim

Weiterverkauf des Kraftstoffs, der von der LUKOIL Bulgaria unter Steueraussetzung erworben worden sei, hätten die Großhändler keinerlei Gewinnerzielungsmöglichkeiten, da sie praktisch einen Nullrabatt von der LUKOIL Bulgaria erhielten und den Preis des Kraftstoffs nach Entrichtung der Verbrauchsteuer gemäß der folgenden Formel bilden sollten: Preis der LUKOIL Bulgaria plus Aufschlag. Der Aufschlag solle ihre Kosten für die Lieferung und die Beimischung des Bioanteils, einschließlich der wirtschaftlichen und administrativen Ausgaben usw. decken, die beim Verkauf von Kraftstoffen nach Entrichtung der Verbrauchsteuer nicht anfielen, da sie in den Verkaufspreisen der LUKOIL Bulgaria bereits enthalten seien. Wenn die Großhändler den Mineralölkraftstoff unter Steueraussetzung von der LUKOIL Bulgaria kauften, hätten sie nicht die Möglichkeit, den Rabatt auf den Kraftstoff nach Entrichtung der Verbrauchsteuer in Anspruch zu nehmen, was sie gegenüber der LUKOIL Bulgaria auf dem Teilmarkt des Verkaufs von Treibstoff nach Entrichtung der Verbrauchsteuer wettbewerbsunfähig mache, da ihre Preise auch die oben genannten zusätzlichen Kosten enthalten müssten, die früher durch den von der LUKOIL Bulgaria gewährten Mengenrabatt gedeckt gewesen seien. Die KZK stellt daher fest, dass die LUKOIL Bulgaria mit dieser Politik eine Kosten-Preis-Schere gegenüber ihren Kunden, die gleichzeitig mit ihr auf dem Teilmarkt des Großhandels mit Kraftstoffen nach Entrichtung der Verbrauchsteuer im Wettbewerb ständen, anwende. Nach wirtschaftlichen Grundsätzen würde dies in Zukunft dazu führen, dass diese Großhändler ihren Marktanteil zugunsten einer Erhöhung des Anteils der LUKOIL Bulgaria verringern würden, da sie aufgrund der erlittenen Verluste mit hoher Wahrscheinlichkeit ihre Tätigkeit einstellen würden.

- 18 Die LUKOIL Bulgaria ist der Ansicht, dass es in Ermangelung unterschiedlicher Unternehmensstrukturen als Verkaufseinheiten auf jedem dieser beiden Märkte, von deren Existenz die KZK ausgehe, nicht möglich sei, zwei verschiedene vertikale Produktmärkte im Segment des Großhandels mit Kraftstoffen zu unterscheiden. Alle Großhandelsgeschäfte der befragten Händler, einschließlich der LUKOIL Bulgaria, würden von den gleichen Teams, an den gleichen Verkaufsstellen, mit den gleichen Mitarbeitern usw. durchgeführt. Das Fehlen einer bestehenden Wirtschaftsinfrastruktur für den Verkauf in einem bestimmten Markt bedeute, dass es keinen solchen Markt gebe, da der Verkauf in diesem Segment/diesen Segmenten zu einem größeren Markt gehöre, in diesem Fall zum Großhandelsmarkt für Kraftstoffe.
- 19 Für die KZK ist aus der Definition in Nr. 15 Buchst. a der Ergänzenden Vorschriften zum ZZK und aus Nr. 2.3.1 der Methode ersichtlich, dass das Vorhandensein oder Nichtvorhandensein unterschiedlicher Unternehmensstrukturen/Großhandelseinheiten jeweils für den Vertrieb unter Steueraussetzung und nach Entrichtung der Verbrauchsteuer nicht zu den Arten von Beweisen gehöre, die für die Beurteilung der Frage der Austauschbarkeit zweier Produkte im Hinblick auf ihre Nachfrage relevant seien. Außerdem seien die unter Steueraussetzung und die nach Entrichtung der Verbrauchsteuer

verkauften Kraftstoffe, wie oben dargelegt, weder hinsichtlich ihrer Eigenschaften noch hinsichtlich ihres Verwendungszwecks oder ihres Preises austauschbar.

- 20 Die LUKOIL Bulgaria ist der Ansicht, dass die These der KZK, es gebe zwei gesonderte vertikale Produktmärkte, nämlich den Kraftstoffgroßhandel nach Entrichtung der Verbrauchsteuer und den Kraftstoffgroßhandel unter Steueraussetzung, durch die Ergebnisse des hypothetischen Monopolistentests (SSNIP) widerlegt sei. Bei diesem Test würden alle Produkte, die auf dem Großhandelsmarkt für Kraftstoffe aus Erdöl verkauft würden, demselben Produktmarkt zugeordnet.
- 21 Die KZK beurteilt die Frage der Austauschbarkeit nicht nur anhand der objektiven Merkmale der betreffenden Waren und Dienstleistungen, sondern auch anhand der Wettbewerbsbedingungen und der Struktur von Angebot und Nachfrage auf dem Markt. Wie in Nr. 2.3.3 der Methode dargelegt, sei der hypothetische Monopolistentest nur eines der Instrumente, um den relevanten Markt zu definieren. Bei diesem Test werde zur Abgrenzung des räumlich relevanten Produktmarktes davon ausgegangen, dass es zu einer geringfügigen, aber signifikanten und anhaltenden Erhöhung der Preise für das analysierte Produkt gekommen sei. Eine Preiserhöhung von 5 % bis 10 % zähle dazu, wenn die Wettbewerbsbedingungen in dem Zeitraum, auf den sich die Untersuchung beziehe, gleichgeblieben seien. Im Hinblick auf das Erfordernis der „sonstigen gleichen Wettbewerbsbedingungen“ seien, wie die KZK bereits festgestellt habe, die Kraftstoffe unter Steueraussetzung und die Kraftstoffe nach Entrichtung der Verbrauchsteuer angesichts ihrer Eigenschaften, ihres Verwendungszwecks und ihrer Preise nicht austauschbar. Vor diesem Hintergrund ist die Auffassung der KZK, dass die Voraussetzungen für die Anwendung des Tests nicht erfüllt seien, da die Unterschiede zwischen den beiden Kraftstoffarten bereits für sich genommen zwei gesonderte Teilmärkte für Kraftstoffe begründeten.

### **Kurze Darstellung der Begründung der Vorlage**

- 22 Die festgestellte hohe Konzentration auf dem Kraftstoffgroßhandelsmarkt und das Fehlen einer nennenswerten Marktdynamik in der Position der Marktteilnehmer legen die Schlussfolgerung nahe, dass die LUKOIL Bulgaria eine beherrschende Stellung auf dem inländischen Großhandelsmarkt für Kraftstoffe (Autobenzin und Diesel für Kraftfahrzeuge) innehat, die es dem Unternehmen ermöglicht, sich unabhängig von seinen Wettbewerbern und Kunden zu verhalten und dadurch den Wettbewerb auf den vertikal verbundenen Märkten der Vertriebskette für Fahrzeugkraftstoffe zu beeinflussen.
- 23 Die LUKOIL Bulgaria hat eine marktbeherrschende Stellung auf dem Teilmarkt des Großhandels mit Kraftstoffen unter Steueraussetzung, da sie der Hauptlieferant der im Inland hergestellten Kraftstoffe ist und da Kraftstoffe in größeren Mengen unter Steueraussetzung gehandelt werden, wofür ein

Unternehmen Steuerlager benötigt, um die Kraftstoffe in den steuerrechtlich freien Verkehr überführen zu können.

- 24 Der Beschluss der KZK enthält keine Tatsachenfeststellungen zu den **Teilnehmern, der Gesamtgröße des Marktes und dem Marktanteil** der LUKOIL Bulgaria am vorgelagerten Markt (Großhandelsmarkt für Kraftstoffe unter Steueraussetzung) und auf dem nachgelagerten Markt (Großhandelsmarkt für Kraftstoffe nach Entrichtung der Verbrauchsteuer) für den gesamten Untersuchungszeitraum. Im Ausgangsverfahren berechnete die KZK (nach Ansicht der Klägerin auf der Grundlage einer falschen Methode und insgesamt unzutreffend) die Marktgröße und den Marktanteil der LUKOIL Bulgaria nur auf der Grundlage eines einheitlichen Großhandelsmarkts, der aus zwei Märkten besteht, nämlich dem vorgelagerten und dem nachgelagerten Markt.
- 25 Nach Ansicht der Klägerin verstößt ein solcher Ansatz gegen das Unionsrecht, da eine unzulässige Kosten-Preis-Schere sowohl den vor- als auch den nachgelagerten Markt betreffen würde und die KZK diese daher nach der für die Marktabgrenzung geltenden Methode hätte definieren müssen, einschließlich der Angaben über die Marktgröße, die Marktteilnehmer und den Marktanteil des marktbeherrschenden Unternehmens. Die Feststellung einer marktbeherrschenden Stellung eines Unternehmens ohne ausdrückliche Angabe seines Marktanteils sei nach Ansicht der Klägerin durch das Unionsrecht ausgeschlossen, da ein geringer Marktanteil gegen eine marktbeherrschende Stellung spreche.
- 26 Das Auslegungsersuchen in der ersten Vorlagefrage ist erheblich, denn wenn die KZK unionsrechtlich verpflichtet gewesen wäre, eine Untersuchung durchzuführen und Tatsachenfeststellungen zu allen Hauptmerkmalen der Märkte zu treffen, indem sie Marktanteile, Marktgröße und Marktteilnehmer für jeden der beiden betreffenden Märkte definiere, und sie dieser Verpflichtung nicht nachgekommen wäre, würde dies den angefochtenen Beschluss fehlerhaft machen.
- 27 Die KZK hat zwei Kraftstoffe, die weder auf der Nachfrage- noch auf der Angebotsseite austauschbar sind, in den nationalen Markt für Kraftstoffgroßhandel einbezogen. Dies widerspricht insgesamt der bisherigen Praxis der KZK bei der Abgrenzung der Kraftstoffmärkte in Bulgarien nach den einzelnen Marktebenen, Märkte der ersten Ebene (Produktion und Einfuhr), Märkte der zweiten Ebene (Großhandel), Märkte der dritten Ebene (Einzelhandel).
- 28 Die Klägerin macht geltend, dass Produkte, die nicht austauschbar seien, im Allgemeinen nicht demselben Produktmarkt angehörten, so dass es mindestens zwei Großhandelsmärkte gebe: für Benzin und für Diesel, aber keinen einheitlichen Markt für Kraftstoffe. Diese Argumentation wird durch den SSNIP-Test bestätigt, dessen Anwendung keine kurzfristige Verlagerung der Nachfrage erkennen lasse, da der Endverbraucher nur den einen Kraftstoff verwenden könne, nicht aber den anderen ([der Endverbraucher] verfüge entweder über einen Benzinmotor oder über einen Dieselmotor).

- 29 Die KZK räumt ein, dass sich die Kraftstoffe aus Sicht des Endverbrauchers unterscheiden. Obwohl sie im Wesentlichen nicht bestreitet, dass Benzin und Diesel keine austauschbaren Produkte seien, geht sie davon aus, dass „die Händler Einnahmen erzielen, unabhängig davon, welchen der beiden Kraftstoffe sie vorrangig einkaufen“. Außerdem argumentiert sie, dass „die beiden Produkte ... ein und denselben Verwendungszweck, nämlich den späteren Weiterverkauf, und die gleichen Vertriebsbedingungen in der Kette bis zum Endverbraucher [haben]“.
- 30 Die Klägerin ist der Ansicht, dass die KZK einen **Fehler formallogischer Art** begangen habe, indem sie die Zugehörigkeit der Produkte zu demselben Produktmarkt aus den Gründen angenommen habe, dass aus den unterschiedlichen Produkten Einnahmen erzielt würden, dass sie auf Großhandelsebene weiterverkauft würden, was im Großhandel üblich sei, und dass ihre Vertriebsketten identisch seien (über Tankstellen).
- 31 Wäre die Einbeziehung von Benzin und Diesel in denselben Kraftstoffmarkt zulässig, müssten auch die Kraftstoffe Propan-Butan und Methan in diesen Markt einbezogen werden, die in Bulgarien einen ebenso hohen oder sogar höheren Marktanteil als Benzin haben. Die KZK hält dem entgegen, dass Propan-Butan und Methan nur zum Teil mit Benzin austauschbar und daher nicht in den Kraftstoffmarkt einzubeziehen seien. In Bezug auf Autogas (**Propan-Butan, Methan**) hat die [KZK] in ihren Beschlüssen (Nr. 1059 aus 2011, Nr. 727 aus 2017, Nr. 313 aus 2019) festgestellt, dass **es ein unvollständiges Substitut für Kraftfahrzeug-Benzin sei und daher nicht in das vorliegende Verfahren einbezogen worden sei**. Nach Auffassung der Klägerin ist Diesel kein Substitut für Benzin, wurde aber in einen gemeinsamen sachlich relevanten Produktmarkt mit Benzin einbezogen, so dass es keinen Grund dafür gebe, einen teilweise austauschbaren Kraftstoff nicht in diesen Markt einzubeziehen. Damit habe die KZK bei ihrer Würdigung mit zweierlei Maß gemessen, um den Marktanteil der Klägerin zu erhöhen.
- 32 Das Auslegungsersuchen ist auch im Übrigen entscheidungserheblich, denn wenn das Unionsrecht der KZK verbietet, für die Anwendung des Art. 102 AEUV nicht substituierbare Kraftstoffe in den Produktmarkt einzubeziehen, was sie durch die Einbeziehung von Benzin und Diesel in einen gemeinsamen Produktmarkt getan hat, würde dies den angefochtenen Beschluss fehlerhaft machen. Sollte ein solcher Ansatz gemäß Art. 102 AEUV zulässig sein, so entbehrt die Weigerung der KZK, Propan-Butan und Methan in den Markt einzubeziehen, einer objektiven Rechtfertigung und macht die Marktdefinition und den gesamten Beschluss fehlerhaft, da Benzin und Diesel vollständig nicht substituierbar sind, während Benzin teilweise durch Propan-Butan und Methan substituierbar ist, und alle diese Kraftstoffe am nationalen Kraftstoffmarkt teilnehmen, sofern ein solcher existiert.