



INFORME DEL SERVICIO DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA

N-03002 AGIP / SARAS (Activos)

Con fecha 9 de enero de 2003, ha tenido entrada en este Servicio de Defensa de la Competencia notificación relativa al proyecto de operación de concentración económica consistente en la adquisición por parte de AGIP ESPAÑA, S.A.U. de una serie Activos propiedad de SARAS ENERGÍA, S.A.U.

Dicha notificación ha sido realizada por AGIP ESPAÑA, S.A.U. según lo establecido en el artículo 15.1 de la Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia, por superar el umbral establecido en el artículo 14.1.b). A esta operación le es de aplicación lo previsto en el Real Decreto 1443/2001, de 21 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 16/1989, en lo referente al control de las concentraciones económicas.

El artículo 15 bis de la Ley 16/1989 establece que: "El Ministro de Economía, a propuesta del Servicio de Defensa de la Competencia, remitirá al Tribunal de Defensa de la Competencia los expedientes de aquellos proyectos u operaciones de concentración notificados por los interesados que considere pueden obstaculizar el mantenimiento de una competencia efectiva en el mercado, para que aquél, previa audiencia, en su caso, de los interesados dictamine al respecto".

Asimismo, se añade: "Se entenderá que la Administración no se opone a la operación si transcurrido un mes desde la notificación al Servicio, no se hubiera remitido la misma al Tribunal".

Según lo anterior, computados los plazos, si el expediente no es trasladado al Tribunal de Defensa de la competencia antes del **10 de febrero de 2003**, inclusive, la operación se considerará tácitamente autorizada.

I. NATURALEZA DE LA OPERACIÓN

La operación notificada se corresponde con la adquisición por AGIP ESPAÑA, S.A. a SARAS ENERGÍA, S.A.U., de 129 estaciones de servicio en territorio español, así como una terminal de carga, descarga y distribución de derivados del petróleo y productos químicos sita en los Muelles de la Osa del Puerto de Gijón (Asturias).

Los términos de la operación notificada se estipulan en un "Contrato de Compromiso de Compraventa" suscrito por las empresas mencionadas el 19 de diciembre de 2002.

Independientemente de la transmisión referida, SARAS seguirá ejerciendo su objeto social, conservando su marca ("Saras") y demás derechos para el ejercicio de sus actividades, incluida la distribución de carburantes en el canal de venta de red de estaciones de servicio.



La transmisión de activos notificada está supeditada a la obtención, entre otras, de la autorización de las autoridades nacionales de Defensa de la Competencia.

II. APLICABILIDAD DE LA LEY 16/1989 DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA

De acuerdo con la notificación, la operación AGIP/SARAS (Activos) no entra en el ámbito de aplicación del Reglamento (CEE) nº 4064/89, del Consejo, sobre el control de las operaciones de concentración entre empresas, modificado por el Reglamento (CE) nº 1310/97, por lo que la operación carece de dimensión comunitaria.

No obstante, la operación notificada cumple los requisitos previstos por la Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia, para su notificación, al superarse el umbral establecido en el artículo 14.1.b) de la mencionada norma.

III. EMPRESAS PARTÍCIPES

III.1. AGIP ESPAÑA, S.A.U.

La Adquirente es una Sociedad española constituida en el año 1967, integrada en el denominado Grupo AGIP ESPAÑA, controlado en última instancia por AGIP PETROLI S.p.A., filial petrolera del Grupo ENI que controla, a su vez, el Estado italiano.

Conforme se indica en la Decisión de la Comisión de 30 de junio de 2000, sobre la operación de dimensión comunitaria nº IV/M.1859 - ENI/GALP, el grupo energético integrado portugués GALP ENERGÍA se encuentra controlado por ENI y el Estado portugués. GALP ENERGÍA actúa en España a través de PETROGAL ESPAÑOLA, S.A., desarrollando similares actividades a las de AGIP ESPAÑA, S.A.U

Según indica AGIP ESPAÑA, S.A. en su notificación, la Sociedad PETROGAL ESPAÑOLA, S.A. es una entidad totalmente independiente de la Adquirente, siendo sus Consejos de administración totalmente independientes, no teniendo ningún tipo de relación salvo la estrictamente comercial como la que pudiera tener con cualquier otro operador competidor.

La Adquirente cuenta en Portugal con una filial al 100% AGIP PORTUGAL-COMBUSTIVEIS, S.A., presente en la explotación y gestión de estaciones de servicio de combustibles; importación, transporte y distribución de productos petrolíferos y derivados.

AGIP ESPAÑA, actúa en España a través de tres líneas de negocio: distribución al menor de carburantes en red, extra-red, y distribución de otros derivados petrolíferos (por ejemplo, lubricantes).

El volumen total de ventas de productos petrolíferos por AGIP ESPAÑA, S.A. en el ejercicio 2001 fue de 1.235.639 m³, de los cuales, 407.396 m³ han sido comercializados a través de las estaciones de servicio gestionadas o abanderadas por AGIP ("en red"), y 828.243 m³ a través de estaciones ajenas a su red ("extra-red").

En particular, por lo que respecta la distribución "en red", AGIP, en el ejercicio 2001 ha contado con 128 estaciones de servicio, cifra que se elevaría a 235 en el caso de que se



transmitiera las 87 estaciones adquiridas recientemente a TOTAL FINA ELF ESPAÑA, S.A.¹ La red de gasolineras AGIP ESPAÑA actúa bajo la enseña "Agip".

La facturación del ENI en los tres últimos ejercicios económicos, conforme a los criterios previstos en el artículo 3 del Real Decreto 1443/2001, es la siguiente:

Volumen de ventas del Grupo ENI (Millones de euros)			
	1999	2000	2001
Mundial	31.008	47.938	48.925
Unión Europea	22.739	34.128	36.216
España	552	945	975

Fuente: Notificación

III.2. SARAS ENERGÍA, S.A.U.

La Vendedora, antes CONTINENTAL OIL, S.A., es una compañía española constituida en 1992 cuyo objeto social viene constituido por la importación, almacenamiento, explotación, distribución y comercialización de gases, combustibles, aceites de todo tipo y demás derivados similares del petróleo.

SARAS ENERGÍA, integrada en el grupo de origen italiano SARAS, S.p.A., RAFFINERIE SARDE se encuentra participada al 100% por la holding luxemburguesa SARINT, S.A.² Cuenta con una filial en España: CARTHAGO TERMINAL DE HIDROCARBUROS, S.A. titular de una Terminal de carga y descarga de productos petrolíferos en el Puerto de Cartagena (Murcia).

El objeto de la operación es la enajenación por parte de SARAS a AGIP de 129 estaciones de servicio en España, con un volumen anual de ventas de 321.457 m³. De ellas, 48 son propiedad de SARAS ENERGÍA, 10 en concesión administrativa, 11 en derecho de superficie, 10 en arrendamiento, 5 en usufructo y 45 en calidad de abanderadas.

En cuanto a su ubicación, 5 están situadas en autovías, 60 en carreteras, 63 son urbanas y 1 se encuentra instalada en un Puerto Deportivo. En cuanto a su localización por CC.AA.: 6 se encuentran en Andalucía; 2 en Aragón; 26 en Asturias; 7 en Cantabria; 24 en Castilla-León; 10 en Castilla-la Mancha; 5 en Cataluña; 1 en Extremadura; 8 en Galicia; 1 en La Rioja; 4 en Madrid; 1 en Murcia; 4 en Navarra; 19 en el País Vasco, y 18 en Valencia.

SARAS continuará manteniendo su presencia en el mercado español de la distribución al menor de carburantes a través de su actividad extra-red y mediante la explotación de 1 estación de servicio en Madrid que conserva.

¹ Concentración de ámbito nacional notificada al Servicio y autorizada el 10 de septiembre de 2002 (Expte.: N-276 AGIP/PETROGAL/ELF). Operación que, según indica la notificante, por no haberse cumplido ciertos requisitos que contempla el contrato regulador, aún no se ha ejecutado, ignorándose aún cuando se podrá llevar a la práctica. [...] (*)

(*)Se indica entre corchetes aquellas partes del informe cuyo contenido exacto ha sido declarado confidencial.

² La toma de control único de CONTINENTAL OIL, S.A. por parte de SARINT, S.A., que previamente ya detentaba un 50% de su capital social, fue una concentración notificada a este Servicio y autorizada el 12 de mayo de 2001 (Expte.: N-155 SARINT/CONTINENTAL OIL).



Igualmente, AGIP se ha comprometido a adquirir de SARAS ENERGÍA la propiedad de su Terminal de carga y descarga de derivados del petróleo y productos químicos en Muelle de la Osa (Puerto de Gijón), adquisición que incluye los carburantes almacenados así como la transmisión de la titularidad de la correspondiente concesión administrativa, previa obtención de la correspondiente autorización por parte de la administración portuaria competente.

Dicha terminal cuenta con una capacidad de almacenamiento de 64.471 m³, dividido de la siguiente manera: 56.000 m³ para gasolinas y gasóleos; 6.250 m³ para Tetrahidrofurano; 117 m³ para aditivos; 1,1 m³ para colorantes; y, 103,6 m³ para tratamiento de aguas residuales. Por lo que respecta a las actividades relacionadas con carburantes (gasolinas y gasóleos), dichos productos han ido destinados prioritariamente al abastecimiento de las estaciones de servicio SARAS objeto de adquisición, siendo una pequeña parte destinados a terceros.

En cuanto a la manipulación, carga y descarga de productos químicos, en particular Tetrahidrofurano, SARAS tiene suscrito un contrato con [...]. Los derechos y obligaciones establecidos en dicho contrato, previo su consentimiento expreso por parte de [...], serán asumidos por AGIP.

Conforme a los criterios previstos en el artículo 3 del Real Decreto 1443/2001, la facturación total en España en 2001 de los Activos por adquirir fue de 331,7 millones de euros (291 M. Euros, las gasolineras, y 20,7 millones el volumen de ventas de la Terminal de carga a terceros).

IV. MERCADOS RELEVANTES

IV.1. Mercado de producto

En atención a las actividades desarrolladas por adquirentes y activos por adquirir, pueden identificarse dos mercados de producto relevantes³: el mercado de la distribución al por menor de productos petrolíferos de automoción a través de estaciones de servicio (denominada distribución “en red”) y, en menor medida, la distribución mayorista de carburantes en general (fuera de la red o “extra-red”).

España es importadora de productos derivados del petróleo y posee una infraestructura capaz de importar y almacenar importantes volúmenes. En general, los productos importados se compran sobre la base de cotizaciones de mercado. Dichos productos importados se descargan en depósitos denominados “de importación” que, junto con las refinerías, son las fuentes de productos refinados. Tales depósitos⁴ y refinerías, normalmente están conectados a medios de

³ Este apartado se ha redactado siguiendo los criterios de los precedentes constituidos por las Decisiones de la Comisión Europea correspondientes, entre otros, a los Asuntos nºIV/M.511 – TEXACO/NORSK HYDRO; IV/M.727 - BP/MOBIL; IV/M.1383 - EXXON/MOBIL; nº IV/M.1628 TOTALFINA/ELF AQUITAINE y IV/M.1859 – ENI/GALP; así como a los informes de este Servicio correspondiente a los expedientes N-155 SARINT/CONTINENTAL OIL y N-276 AGIP/PETROGAL/ELF.

⁴ En dicho tipo de depósitos, conectados o no a la red de oleoductos y poliductos, se suelen contemplar los siguientes tipos de servicios logísticos básicos en materia de carburantes: aceptación y recepción de productos importados, almacenamiento operativo básico y no operativo (en plazos superiores de tiempo), manipulación, transporte, expedición por camión cisterna, control de cantidad y calidad, así como la posibilidad de que en sus instalaciones se incorporen al producto petrolífero aditivos tales como colorantes, anticongelantes u otros



transporte a gran escala (oleoductos) y, en menor escala (trenes, gabarras y camiones cisterna) lo que permiten transportar los refinados a todo el territorio.

Los productos se venden a continuación a partir de depósitos secundarios, de dimensión más modesta que los de importación, que permiten un almacenamiento próximo a los puntos de venta al por menor hacia los cuales los productos son transportados por camiones cisternas. Las refinerías y los depósitos de importación sirven también para el suministro local.

Se entiende por “cadena logística” la sucesión de las distintas etapas de distribución desde la refinería hasta el minorista.

Los combustibles u otros productos terminados producidos por una refinería se introducen en la red integrada de venta al por menor del productor o se venden al por mayor (también llamado “fuera de la red”) a minoristas, comerciantes o grandes clientes finales, o se intercambian también entre los refinadores. Los vendedores al por mayor y al por menor se abastecen en productos refinados preferentemente a escala local en depósitos o en refinerías.

La distribución mayorista de combustibles, o distribución fuera de la red (“extra-red”), consiste en la venta de combustibles a cuatro categorías de clientes: distribuidores al por menor independientes o estaciones de servicio no integradas (estaciones no abanderadas o “blancas”), otros revendedores independientes, clientes industriales y comerciales (hospitales, fábricas, flotas de coches de alquiler, etc.) y economías domésticas.

Este tipo de distribución suele llevarse a cabo por propietarios de refinerías, depósitos de importación o depósitos secundarios. En todo caso, la oferta se compone de operadores que dispongan, aunque sea temporalmente, de capacidad de almacenamiento suficiente a una distancia prudencial de su cliente.

La venta mayorista de combustibles no puede ser agregada para las distintas clases de productos, puesto que cada combustible es suministrado para usos diferentes a distintos consumidores y, por tanto, el grado de sustituibilidad entre los mismos es muy reducido. Esta diversidad de usos puede hacer también que los canales de distribución y transporte empleados para servir a cada consumidor sean también específicos.

En el caso que nos ocupa, el mercado “extra-red” vendría afectado en la medida en que AGIP, como consecuencia de la operación de referencia, adquiriría una Terminal en el Puerto de Gijón desde la que SARAS ENERGÍA comercializaba, aunque de forma residual, productos petrolíferos a terceros operadores mediante contratos de venta bajo la modalidad de FOT. Esta venta se realiza en el momento en que el producto entra en el camión-cisterna del cliente.

A los efectos anteriores, se hace constar que el destino de los productos petrolíferos almacenados en dicho depósito ha sido prioritariamente el de cubrir las necesidades de la red de gasolineras objeto de adquisición y sólo en una pequeña parte a terceros. SARAS no tiene suscrito contrato alguno de servicios logísticos (tránsito operativo y/o almacenamiento) con ningún otro Operador. Es decir, todas las existencias físicas de productos petrolíferos de esa Terminal son propiedad de SARAS.

En cuanto al desarrollo de este tipo de actividades por parte de AGIP ESPAÑA, hasta la fecha dicho operador ha actuado contratando servicios de tránsito y almacenamiento con terceros. Asimismo, aunque recientemente ha adquirido de TOTALFINAELF ESPAÑA, S.A., junto con PETROGAL ESPAÑOLA, S.A., el control conjunto de PETRÓLEOS DE VALENCIA, S.A.



(PETROVAL), compañía propietaria de un Depósito Fiscal en el Puerto de Valencia, ésta prestará sus servicios a sus accionistas de control, no a terceros⁵.

Por ello, si bien se reconoce que AGIP ESPAÑA pudiera realizar ventas a otros operadores desde la Terminal de Gijón, tal actividad se considera de carácter residual, al igual que las de manipulación, carga y descarga de productos químicos para [...] que AGIP se encontraría obligado a ejercer al asumir los derechos y obligaciones establecidos en el contrato suscrito por la misma y SARAS ENERGÍA, S.A.

Por lo que respecta al mercado minorista, tanto la Comisión, como las autoridades nacionales de competencia en casos anteriores han considerado distintos mercados dentro de los productos refinados al por mayor y al por menor llegando a definir la venta al por menor de combustibles para la automoción (gasolina y gasóleo) en general y en autopistas, así como la venta al por menor de fuelóleo doméstico como mercados diferenciados.

En particular, por lo que respecta a la distribución minorista de combustibles para la automoción, esta actividad se realiza a través de estaciones de servicio, gasolineras y surtidores. Dichas estaciones pueden formar parte de la red integrada de venta al por menor del productor (por ejemplo, en el caso de AGIP y SARAS), o no. En este último caso, las estaciones pueden pertenecer a hipermercados o grandes superficies actuando bajo marca blanca o ser independientes (no abanderadas).

Dentro de la distribución al menor de carburantes para la automoción, la posibilidad de definir mercados para cada tipo de combustible comercializado⁶, es cuestión que, hasta la fecha, las autoridades de competencia han dejado abierta.

Por lo que al presente caso se refiere, no resulta relevante diferenciar mercados atendiendo a tipos de carburante o a la ubicación dentro o fuera de las autopistas de las gasolineras, puesto que ninguna de las estaciones de SARAS por adquirir se encuentran instaladas en autopistas. Por tanto, la posibilidad de definir mercados más estrechos es cuestión que se continúa dejando abierta en el presente caso.

Visto lo anterior, se considera directamente afectado por la concentración notificada el mercado de la venta al por menor de combustibles (gasolinas y gasóleos) de automoción en instalaciones de venta al público en estaciones de servicio, y, en menor medida, el mercado de la venta al por mayor (“extra-red”).

IV. 2. Mercado geográfico

El mercado de la distribución al menor de carburantes para la automoción está caracterizado por un importante elemento local, en la medida en que la demanda está constituida por usuarios finales (automovilistas) que normalmente son atendidos por gasolineras en las proximidades de su centro de actividad. Como consecuencia de este hecho, la sustituibilidad entre estaciones vendría a estar geográficamente limitada.

Asimismo, existe un cierto solapamiento entre áreas de influencia de estaciones de servicio que no solamente determinan las interacciones competitivas entre estaciones vecinas (micromercados) sino que provocan un “efecto dominó” entre gasolineras más alejadas. Además,

⁵ Ver informe del SDC correspondiente al expediente N-276 AGIP/PETROVAL/TFE.

⁶ Esencialmente: gasolinas tipo 97 octanos o Súper, S/P Eurogrado o de 95 octanos, y S/P 98 I.O., comúnmente llamada Eurosuper 98; y los denominados gasóleos de automoción del Tipo A, y gasóleos utilizados para pesca, agricultura e industria o Tipo B de fiscalidad distinta.



muchos parámetros relevantes de la oferta, como la gama de productos ofrecida, calidad de los productos, nivel de servicio (horas de apertura, etc), impuestos indirectos, etc., suelen decidirse sobre una base nacional, por lo que, hasta el momento, se ha optado por definir como nacional⁷ la dimensión geográfica del mercado de la venta al por menor de combustibles a través de gasolineras.

No obstante, no es menos cierto que en el territorio peninsular se aprecian matices regionales debido a las competencias asumidas por las CC.AA., entre otras, en materia de defensa de los derechos de los consumidores y usuarios en el servicio de suministros de carburantes de automoción en instalaciones de venta al público, así como sobre la aplicación del Impuesto sobre la Venta de Determinados Hidrocarburos (IVMDH), lo no dejaría de influir, sobre todo en este último caso, en la determinación del precio final del producto de que se trate.

Si estas diferencias son suficientemente significativas para hacer conveniente la definición de mercados geográficos “regionales” de venta al por menor es cuestión que, por lo que a este caso se refiere, se deja abierta, si bien el análisis sobre los efectos de la operación sobre la competencia se realizará tanto desde una perspectiva nacional como regional (CC.AA.).

En cuanto a la venta al mayor, como se ha indicado a la hora de definir el mercado de producto, cada combustible constituye un mercado distinto. Toda vez que la demanda se compone de revendedores y usuarios finales que buscan la oferta del productor con capacidad de almacenamiento más cercana, en principio los mismos cuentan con una dimensión local o regional. Cada punto de aprovisionamiento, refinería o depósito, puede servir a una determinada zona de influencia cuyo tamaño iría en función de los costes de transporte hasta el destino final. A su vez, varias zonas de influencia pueden superponerse desde el punto de vista de la demanda y producir efectos sobre la homogeneidad de las condiciones de competencia.

Habida cuenta de la ausencia de solapamiento de actividades, así como de lo limitado de las actividades de suministro al mayor de carburantes por parte de SARAS ENERGÍA en su Terminal del Puerto de Gijón, la dimensión del ámbito geográfico relevante del mercado de venta al mayor es cuestión que se deja abierta en el presente caso.

V. ANÁLISIS DEL MERCADO

a) Características del mercado

Muchos han sido los cambios por los que ha atravesado la distribución de gasolinas y gasóleos en España, consecuencia, fundamentalmente, del paso de un sistema monopolístico controlado por el Estado a un mercado libre.

La Ley 34/1992, de Ordenación del sector petrolero, en su artículo primero, declara la extinción del Monopolio de Petróleos, situándose el sector en un marco jurídico similar al de la mayoría de los países comunitarios, basado en la liberalización de las actividades de importación, distribución y comercialización de productos petrolíferos.

De acuerdo con la Ley 34/1998, de 7 de octubre, del Sector de Hidrocarburos, la actividad de distribución al por menor de combustibles petrolíferos puede ser ejercida libremente por

⁷ En atención a sus particularidades geográficas, se dejan a parte los territorios de Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla, estos tres últimos incluso con un régimen fiscal diferente.



cualquier persona física o jurídica. Las instalaciones utilizadas para el ejercicio de esta actividad deberán contar con las autorizaciones preceptivas para cada tipo de instalación, de acuerdo con las instrucciones técnicas y de seguridad de dichas instalaciones.

Existen fundamentalmente tres tipos de estaciones de servicio: aquéllas propiedad de los operadores petrolíferos; las que han suscrito con los operadores un contrato de agencia y están abanderadas por ellos; y aquéllas denominadas independientes.

Este último tipo de gasolineras se compondría, a su vez, de aquéllas propiedad de empresarios que han levantado su negocio sin el amparo de un operador petrolero que, si bien suscriben con los operadores contratos de compra en exclusiva de combustibles por tiempo determinado (siendo por tanto revendedoras), no actúan como abanderadas, así como de las denominadas estaciones “blancas”, es decir, que en su día estuvieron abanderadas pero que han pasado a ser independientes al no renovar el contrato de suministro con la compañía abanderadora. Por último, también son independientes las gasolineras que pertenecen a hipermercados.

Tras la desaparición del monopolio de CAMPSA en España, comenzaron a firmarse contratos de comisión y de compra en exclusiva o reventa.

En la actualidad, los acuerdos de suministro de las estaciones de servicio, desde el punto de vista de la competencia, están regulados por el Reglamento (CEE) nº 2790/1999 de la Comisión, de 22 de diciembre, relativo a la aplicación del apartado 3 del artículo 81 del Tratado CE a determinadas categorías de acuerdos verticales y prácticas concertadas.

Atendiendo a la terminología empleada por el Real Decreto-ley 6/2000, de 23 de junio, de Medidas Urgentes de Intensificación de la Competencia en Mercados de Bienes y Servicios, se consideran integrantes de la misma red de distribución todas las instalaciones que el operador al por mayor tenga en régimen de propiedad, tanto en los casos de explotación directa como en caso de cesión a terceros por cualquier título, así como aquellos casos en los que dicho operador tenga suscritos contratos de suministro en exclusiva con el titular de la instalación.

b) Estructura de la oferta

Aproximadamente el 50% de las gasolineras en España son propiedad de los operadores petrolíferos, una cifra bastante mayor que en el resto de países europeos. De los contratos suscritos con estaciones que no son propiedad de los operadores, en torno al 80% adoptan la forma de agencia (y por tanto, con fijación de precio por el operador mayorista), mientras que tan sólo el 20% restante corresponde a contratos de reventa de los combustibles, en los que el gasolinero tiene teóricamente algún margen de maniobra sobre el precio final fijado al consumidor.

Por lo que respecta a la estructura de la oferta, sobre un total nacional de 7.870 estaciones de servicio, el primer operador sería REPSOL/YPF, líder absoluto, con una cuota en términos de estaciones de servicio de un 46,42%, correspondiente a 3.653 estaciones, seguido por CEPSA ESTACIONES DE SERVICIO con un 21,17% (1.666 estaciones) y BP/MOBIL con el 7,38% (581 estaciones). El resto de operadores, AGIP, PETROGAL, SHELL, TEXACO, AVANTI, etc., no cuentan con participaciones en el mercado superiores a un 5%.

En cuanto a las gasolineras independientes, de acuerdo con información a la que ha accedido este Servicio, si formasen una red comercial conjunta, representarían la tercera posición en el ranking nacional con más de 600 gasolineras y una cuota de mercado cercana al 10%, detrás de REPSOL y CEPSA.



Dicha oferta independiente contaría con aproximadamente 600 puntos de venta entre empresarios independientes, estaciones “blancas” y gasolineras pertenecientes a hipermercados.

Atendiendo a los datos facilitados por AGIP ESPAÑA, tras la adquisición de las 129 gasolineras “Saras”, su cuota a escala nacional sería de un 5,54%, con 334 estaciones en red. Cifra que se compondría de 128 estaciones “Agip”, más las 87 recientemente adquiridas de ELF ESPAÑA y las mencionadas 129 de SARAS.

CC.AA.	EE.SS. (*)				Total AOP (**)	Cuota s/AOP (***)	Total Mineco (****)	Cuota s/Mineco (*****)
	AGIP	TFE	SARAS	Total				
Andalucía	11	7	6	24	1.161	2,07%	1.520	1,58%
Aragón	8	2	2	12	291	4,12%	359	3,34%
Asturias	0	1	26	27	148	18,24%	224	12,05%
Cantabria	0	1	7	8	69	11,59%	130	6,15%
Castilla-León	8	0	24	32	604	5,30%	691	4,63%
Castilla-La Mancha	12	1	10	23	557	4,13%	661	3,48%
Cataluña	36	37	5	78	911	8,56%	1.027	7,59%
Extremadura	1	0	1	2	222	0,90%	293	0,68%
Galicia	3	6	8	17	450	3,78%	543	3,13%
La Rioja	0	0	1	1	62	1,61%	68	1,47%
Madrid	5	4	4	13	475	2,74%	529	2,46%
Murcia	7	3	1	11	235	4,68%	334	3,29%
Navarra	5	0	4	9	122	7,38%	183	4,92%
País Vasco	7	0	12	19	215	8,84%	274	6,93%
Com. Valenciana	25	25	18	68	689	9,87%	723	9,41%
TOTAL	128	87	129	344	6.211	5,54%	7.559	4,55%

(*) Las EE.SS. dobles se contemplan como dos.

(**) Fuente: ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE PRODUCTOS PETROLÍFEROS, por lo que no están incluidas las EE.SS. ubicadas en hipermercados, las blancas y aquellas pertenecientes a operadores de ámbito local. Información obtenida por el notificante a fecha 20/01/03

(***) Cuotas calculadas sobre los datos AOP

(****) Fuente: Datos tomados por la Notificante de CNE citando al MINECO. Incluye todas las EE.SS.

(*****) Cuotas calculadas sobre los datos CNE-MINECO.

Fuente: Notificación

Como puede observarse en el cuadro anterior, la cuota resultante de AGIP estaría cercana al 5% del mercado nacional peninsular por número de estaciones de servicio.

A los efectos anteriores se señala que, si bien hasta ahora AGIP ESPAÑA ha desarrollado su actividad de forma independiente de PETROGAL ESPAÑOLA, S.A. (“Galp”), de acuerdo con lo expresado en la Decisión de la Comisión de 30 de junio de 2000, sobre la operación de dimensión comunitaria nº IV/M.1859 - ENI/GALP, el grupo en el que se encuentra integrado PETROGAL ESPAÑOLA, S.A., es decir, GALP ENERGÍA, se encuentra controlado, a su vez, conjuntamente por el Estado portugués y por la matriz última de AGIP ESPAÑA, S.A., el grupo estatal italiano ENI. De llegar en algún momento AGIP y PETROGAL a coordinar su actividad, la cuota detentada conjuntamente por ambos operadores en España estaría cercana al 10% del total nacional peninsular en número de estaciones de servicio.



En cuanto al mercado mayorista o extra-red, como consecuencia de la operación AGIP pasaría a detentar una Terminal en Gijón, Puerto en el que la COMPAÑÍA LOGÍSTICA DE HIDROCARBUROS CLH, S.A. cuenta con unas importantes instalaciones que actúan no sólo en la venta al mayor, sino también en la prestación de servicios logísticos (tránsito operativo y/o almacenamiento).

De acuerdo con datos facilitados por la notificante, durante 2001, sobre un volumen negociado de 89.615 m³, tan sólo un 0,6% fue destinado a operadores independientes, específicamente a [...]

c) Estructura de la demanda

La demanda de las estaciones de servicio viene constituida esencialmente por los conductores de turismos y de otros vehículos de transporte por carretera de viajeros y mercancías. No obstante, dada la integración vertical de los adquirentes y las ventas entre operadores habituales en este mercado por necesidad de mantenimiento de *stocks*, los principales clientes de las partes son otros operadores petrolíferos.

Por ejemplo, en el caso de AGIP ESPAÑA, los principales proveedores en el 2001, además de su matriz, fueron [...]. Asimismo, su principal cliente fue [...] con una participación del [...]% sobre su volumen total de ventas, seguido de [...], [...]%, [...] y [...], con un [...], respectivamente.

d) Precios y distribución de los productos

Los precios al por menor de los carburantes cambian con frecuencia, incluso diariamente, siendo diferentes entre estaciones de servicio. Todos los precios al por menor y modificaciones a los mismos, de conformidad con el Real Decreto-ley 26/2000 y normativa que lo desarrolla, son comunicados al Ministerio de Economía que los publica en su página web⁸, en la que incluye, entre otra información, una relación diaria de las 20 estaciones más económicas en Península y Baleares por tipo de carburante, así como un resumen muestra de tales precios por provincia. El objetivo de tal publicación es dar mayor transparencia al mercado a fin de permitir al consumidor tomar decisiones con un adecuado nivel de información.

En España, al igual que en otros países con precios libres, los precios se forman en función de las siguientes variables: cotización internacional de crudos, cotización internacional de productos terminados, margen de distribución y comercialización e impuestos vigentes, determinados por el Gobierno o las CC.AA.

En cuanto a la distribución de los productos, AGIP utiliza como único canal de distribución al menor de sus carburantes para automoción sus estaciones de servicio.

e) Competencia potencial - Barreras a la entrada

No existen barreras arancelarias a la entrada de productos importados (carburantes) debido a barreras arancelarias ni limitaciones en cuanto a la disponibilidad de factores de producción tales como bienes intermedios, tecnología o personal cualificado.

Los obstáculos vienen conformados principalmente en función del tipo de estrategia comercial que desee desarrollar el nuevo competidor. Si es mediante una red en propiedad, el nuevo operador deberá realizar una fuerte inversión puesto que necesitará terrenos así como construir las instalaciones de que se trate, por lo general muy costosas. Se ha llegado a valorar como mínimo de entre 5 y 6 millones de euros la inversión necesaria para construir una estación

⁸ www.mineco.es/carburantes



de servicio y abanderarla. En todo caso, son necesarios permisos ya sean de la administración central, autonómica o local.

Si el nuevo operador busca una red abanderada necesitará encontrar aquellas estaciones sin contrato con otro operador y proponer al propietario de la estación una oferta atractiva. Es menos difícil la entrada en el mercado a través de las estaciones blancas (sin marca) e hipermercados.

Otra barrera a la entrada relevante se deriva de la integración vertical de los principales operadores, que dificulta el acceso de agentes independientes así como la duración de los contratos con las gasolineras que no son de su propiedad.

Con el fin de garantizar el acceso al mercado de la distribución al por menor de combustibles a través de estaciones de servicio, el Real Decreto-ley 6/2000 ha restringido la capacidad de apertura de nuevas estaciones a aquellos operadores petrolíferos con una cuota de instalaciones superiores al 30% del mercado nacional, así como a aquéllos que poseen una cuota entre el 15% y el 30% del citado mercado. La moratoria, respectivamente, es de 5 y 3 años, desde la entrada en vigor de la mencionada norma en julio de 2000. Asimismo, dicho Real Decreto-ley promueve la instalación de estaciones en las grandes superficies.

Todo ello explica que la principal forma de acceso y crecimiento en el mercado sea la compra de redes de gasolineras, como ocurre en la presente operación de concentración.

VI. VALORACIÓN DE LA OPERACIÓN

VI.1 Posición en el mercado

La operación notificada supone un pequeño refuerzo de AGIP, que se sitúa en la cuarta posición del ranking del mercado de venta al menor de combustibles en España a través de estaciones de servicio en número de estaciones, tras REPSOL, CEPSA y BP. Sobre la base de los datos facilitados por la notificante, como consecuencia de la operación AGIP pasaría a detentar aproximadamente un 4,55% de cuota (2,84% AGIP, más un 1,7% SARAS) en número de estaciones sobre el mercado peninsular.

De acuerdo con estimaciones realizadas por este Servicio con base en la información facilitada al mismo por la Dirección General de Política Energética y Minas⁹ (DGPEM), la cuota de AGIP a escala nacional sería de un 5,54%.

Atendiendo a un ámbito geográfico de mercado más limitado (Comunidades Autónomas), las participaciones resultantes de la operación de referencia son igualmente reducidas en aquellas Comunidades en las que se producen solapamientos de actividad.

Así, las Comunidades en las que AGIP alcanzaría una cuota más significativa serían Asturias (12,05%), Valencia (9,41%), Cataluña (7,59%), País Vasco (6,93%) y Cantabria (6,15%). En el resto de Comunidades, su cuota se mantendría por debajo del 5%.

⁹ En base a información obrante en la DGPEM, Subdirección General de Hidrocarburos, remitida por operadores al por mayor y titulares de estaciones de servicio independientes en cumplimiento de la Resolución de 17 de julio de 2000. (BOE de 21.7.2000)



Por lo que respecta a Asturias, AGIP pasaría a situarse en una tercera posición en número de estaciones, tras REPSOL y CEPSA, con unos ratios similares a los del mercado nacional. Igual sucedería en el caso de Cantabria y País Vasco. Con carácter meramente informativo se indica que en dichas Comunidades los denominados operadores independientes contarían en conjunto con unas cuotas del 8%, 24% y 12%, respectivamente.

En cuanto a la Comunidad Valenciana y Cataluña, AGIP, al igual que a escala nacional, se situaría en una cuarta posición tras REPSOL, CEPSA y BP. En dichas Comunidades, los independientes contarían en conjunto, con unas cuotas del 6% y 9,8%, respectivamente.

VI.2 Competencia actual – competencia potencial – barreras de entrada

En todo caso, la presencia de las adquirentes está muy lejos de la de los principales operadores, REPSOL-YPF, con una cuota entre el 40 y 50%, seguida de CEPSA con una participación en el mercado nacional superior al 20%. Es más, aunque AGIP es un grupo plenamente integrado (desde la extracción al refino, del almacenamiento a la distribución y venta), en España su presencia se ha limitado a la fase de venta a través de estaciones de servicio, lo que no es el caso de los mencionados REPSOL y CEPSA.

En cuanto a otros operadores, en este mercado operan casi la totalidad de las más importantes multinacionales, siendo indudable que el proceso de liberalización en el que está incurso ha venido favoreciendo, si bien lentamente, la sucesiva entrada de operadores independientes.

VI.3 Conclusión

Teniendo en cuenta estas consideraciones, puede concluirse que la operación de referencia difícilmente podrá obstaculizar el mantenimiento de una competencia efectiva en el mercado señalado.

Todo ello, sin perjuicio de lo dispuesto en la normativa sectorial que resulte de aplicación.

VII. PROPUESTA

En atención al análisis anterior, se propone **no remitir** el expediente de referencia al Tribunal de Defensa de la Competencia para su informe en aplicación del artículo 15 bis. 1 de la Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia, por lo que la operación de concentración notificada quedaría autorizada conforme al apartado 2 del mencionado artículo.