



Comisión
Nacional
de Energía

**PRIMER INFORME ANUAL DE
SUPERVISIÓN DEL MERCADO DE
HIDROCARBUROS LÍQUIDOS
(DA 5ª LEY 12/2007)**

23 de julio de 2009

ÍNDICE

1	OBJETO	2
2	NIVEL DE COMPETENCIA EN EL MERCADO DE HIDROCARBUROS LIQUIDOS .	3
2.1	Refino	3
2.2	Logística (instalaciones fijas de transporte y almacenamiento).....	11
2.3	Comercialización	21
2.3.1	Tamaño de la red de estaciones de servicio.....	22
2.3.2	Grado de concentración.....	29
2.3.3	Estructura de relaciones verticales. Los contratos de agencia	33
2.3.4	Supervisión del mercado de distribución minorista	37
3	PROPUESTAS DE REFORMA PARA REFORZAR EL GRADO DE COMPETENCIA EFECTIVA EN EL SECTOR	45
3.1	Medidas de impulso de la competencia aplicadas hasta ahora.....	45
3.2	Propuestas CNE.....	46

1 OBJETO

El objeto del presente informe es dar cumplimiento a lo establecido en la disposición adicional quinta de la Ley 12/2007, de 2 de julio¹, según la cual *“La Comisión Nacional de Energía, en el ejercicio de las funciones de supervisión que tiene encomendadas, remitirá al Ministerio de Industria, Turismo y Comercio un informe anual analizando el grado de desarrollo de la competencia en el mercado de los hidrocarburos, incluyendo, en su caso, propuestas de reforma regulatoria destinadas a reforzar el grado de competencia efectiva en el sector”*.

Se trata, por tanto, del primer informe anual de supervisión, correspondiente al ejercicio 2008, en el que se analizará el nivel de competencia existente en el mercado de hidrocarburos líquidos en España en términos comparativos con los principales mercados europeos y se expondrán propuestas de reforma regulatoria y de actuaciones de supervisión tendentes a reforzar el grado de competencia efectiva en el sector.

En este Informe se ha optado, en cambio, por no realizar un análisis del sector de los gases licuados del petróleo, al entender que éste no vendría más que a reiterar las conclusiones que esta Comisión ha extraído tras el estudio, profundo y detallado, que ha venido realizando sobre dicho mercado, muy especialmente, en su reciente Informe sobre la retribución del sector del GLP en su modalidad de envasado², aprobado por el Consejo de Administración de la CNE en su sesión del 22 de mayo de 2008, en respuesta a la petición cursada por la Secretaría General de Energía del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.

¹ Ley 12/2007, de 2 de julio, por la que se modifica la Ley 34/1998, de 7 de octubre, del Sector de Hidrocarburos, con el fin de adaptarla a lo dispuesto en la Directiva 2003/55/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de junio de 2003, sobre normas comunes para el mercado interior del gas natural.

² Versión resumida y no confidencial disponible en la página web de la CNE (Ref. web: 85/2008).

2 NIVEL DE COMPETENCIA EN EL MERCADO DE HIDROCARBUROS LÍQUIDOS

El presente epígrafe tiene por objeto analizar el grado de desarrollo de la competencia en el mercado español de hidrocarburos líquidos. Con este fin, se compara el mercado español con el de los países de nuestro entorno (UE-14) para cada una de las fases de actividad que engloba la distribución de productos petrolíferos líquidos (refino, logística y comercialización). Del análisis comparativo de cada fase se extraen las especificidades que caracterizan al mercado español así como las conclusiones derivadas de las mismas a efectos de competencia³.

2.1 Refino

El siguiente cuadro muestra los parámetros más representativos de la actividad de refino en España y en el resto de países de la UE-15, permitiendo extraer conclusiones relevantes a efectos comparativos.

Cuadro 2.1.1.: Actividad de refino en los países de la UE-15

³ El análisis del nivel de competencia en la actividad de refino se ha realizado a nivel nacional, criterio empleado por la Comisión Europea al abordar operaciones de concentración en las que se han visto implicadas compañías con capacidad de refino presentes en distintos países (Decisión de la Comisión Europea correspondiente al Asunto IV/M.1383–EXXON/MOBIL).

	Nº Refinerías	Nº Operadores Refino	Grado de concentración (1)		Capacidad Total Topping (kb/d)	Ratio utilización (%)	FCC equivalente (%)	Producción				Refinerías	Compañía	Propietario												
			Índice HHI	Índice C3				GNA (%)	GOA (%)	FO (%)	Quero. (%)															
ALEMANIA	16	10	1.376	51%	2.451	89,1	35,9	21,1	43,9	10,1	4,1	Burghausen	OMV AG	100% OMV												
												Catteneckirchen	Ruhr Oel	50% BP (ROG) - 50% PDVSA												
												Cadorf	Shell & DEA Oel	100% Shell												
												Hamburg	Hoborn Europa Raffinerie GmbH	33% Coastal 67% Oiltinvest												
												Hamburg	Deutsche Shell	100% Shell												
												Hedel/Holstein	Deutsche Shell	100% Shell												
												Ingolstadt	Petroplus	100% Petroplus												
												Karlsruhe	Mineralraffinerie Oberrhein GmbH	12.0 % BP (ROG) - 12.0 % PDVSA - 18.8 % ConocoPhillips - 25.0 % ExxonMobil - 32.3 % Shell												
												Launa	Total Raffinerie Mitteldeutschland	100% Total												
												Leipzig	Eisbock Raffinerie Eisenland	100% BP												
												Salzbergen	Schmierstoff Raffinerie Salzbergen GmbH	100% Wintershall												
												Schwedt	PCK Raffinerie GmbH	9.34 % ENI - 16.66 % Total - 18.75 % BP (ROG) - 18.75 % PDVSA - 38.0 % Shell												
												Wohburg-Ingolstadt-Neustadt	Bayernoil GmbH	10.0 % BP - 12.5 % BP (ROG) - 12.5 % PDVSA - 20.0 % ENI - 45.0 % OMV												
												Wessaling	Deutsche Shell	100% Shell												
												Hamburg-Neuhof	H & R Oelwerke Schindler	100% H & R Wasag												
												Brunsbüttel	Brunsbüttel Raffinerie	100% Total												
												Schwechat	OMV AG	100% OMV												
AUSTRIA	1	1	10.000	100%	200	86,1	26,5	19,4	40,1	8,1	6,8															
BÉLGICA	4	3	3.749	100%	780	83,7	19,1	15,3	36	20,7	5,4	Antwerp (BPC)	Belgian Refining Corp NV	100% Petroplus												
												Antwerp (ExxonMobil)	ExxonMobil	100% ExxonMobil												
												Antwerp (Total)	Total Raffinerie Antwerpen	100% Total												
												Antwerp (PetroPlus)	Petroplus	100% Petroplus												
DINAMARCA	2	2	5.361	100%	186	83,7	21,6	25,3	41,4	17,9	7	Fredericia	AS Dansk Shell	100% Shell												
												Randuborg	Danek Staal AS	100% Statoil												
ESPAÑA	10	3	4.534	100%	1.317	91,7	34,8	15,3	39	18,9	6,2	Madrid	Compañía Española de Petróleos	48.83 % Total - 51.17 % Others												
												Castellón De La Plana	BP Oil Espana	100% BP												
												Huelva	Compañía Española de Petróleos	48.83 % Total - 51.17 % Others												
												La Coruña	Repsol	100% Repsol												
												Puerto Real	Repsol	100% Repsol												
												Somonostro Vizcaya	Patronor SA	80% Repsol - 14% BKK												
												Tarragona (ASESA)	Asfaltos Espanoles SA	50% Repsol - 50% Cepas												
												Tarragona	Repsol	100% Repsol												
												Tenerife	Compañía Española de Petróleos	48.83 % Total - 51.17 % Others												
												Murcia Cartagena	Repsol	100% Repsol												
FINLANDIA	2	1	10.000	100%	257	94,5	75,7	30,0	42,0	9,6	4,9	Nanantli	Neste Oil	100% Neste Oil												
												Porvoo	Neste Oil	100% Neste Oil												
FRANCIA	13	5	4.464	93%	1.947	84,8	27,1	18,8	41,5	10,2	6,7	Berre L'Etang	Sté des Petroles Shell	100% Shell												
												Danges	Total	100% Total												
												Dunkirk	ExxonMobil Corp	10.0 % BP - 40.0 % Total - 50% ExxonMobil												
												Evreux	Societe Raffinage de Feyzin	100% Total												
												Saint-Jeure	Cie. De Raffinage et de Distribution Total	100% Total												
												Strandpuits	Total	100% Total												
												Aradoux	Cie. De Raffinage et de Distribution Total	100% Total												
												Port Couronne	Sté des Petroles Shell	100% Shell												
												Reichart-Vendenheim	Cie Rhénane de Raffinage	100% Shell												
												For-Sur-Mer	ExxonMobil Corp	83% ExxonMobil 17% Others												
												Port Jacome	ExxonMobil Corp	83% ExxonMobil - 17% Others												
												La Mede	Cie. De Raffinage et de Distribution Total	100% Total												
												Siversa	Ineos	100% Ineos												
GRECIA	4	2	6.396	100%	428	89,7	44,6	19,5	30	27	7,9	Aghi Theodorí	Motor Oil (Hellas) Corinth Ref. SA	83.8% Vardinyannis Ind. 16.2% Others												
												Aspropyrgos	Hellenic Petroleum SA	100% Hellenic Petroleum												
												Elefsis	Hellenic Petroleum SA	100% Hellenic Petroleum												
												Thessaloniki	Hellenic Petroleum SA	100% Hellenic Petroleum												
												Perrea	Shell Nederland Raffinaderij BV	10.0 % StatoilHydro - 90.0 % Shell												
												Rotterdam	ExxonMobil Corp	100% ExxonMobil												
HOLANDA	6	6	2.558	81%	1.216	98,7	43,5	17,5	33,2	14,3	10,4	Vissingsen	Total Raffinaderi Nederland NV	45.0% Dow Chemicals - 55.0% Total												
												Rotterdam (Europoort)	Kuwait Petroleum Europoort BV	100% KPC												
												Amsterdam (S&H)	Smid & Hollander Raffinaderij BV	100% Smid&Hollander												
												Europoort Nerelec	Netherlands Refining Co	100% BP												
												Whitegate	ConocoPhillips	100% ConocoPhillips												
IRLANDA	1	1	10.000	100%	71	93,0	n/d	16,6	40,6	42,2	6,8	Augusta, Siracusa	Esso Italiana	100% ExxonMobil												
												Bari	PLDM SPA	Edom 99.8% Finol 0.2%												
												Brenna	Enioli Raffinazione SPA	100% Oiltinvest												
												Falconara, Mattina	API Raffineria Di Ancona SPA	100% API												
												Già, Ragusa	Pradol	100% ENI												
												Livorno	Agip Pias SPA	100% ENI												
												Mantova/Frassino	MCL	100% MCL												
												Miazzo, Messina	Raffineria di Miazzo SPA	50% ENI - 50% KPC												
												Parlato/Roma	Raffineria di Roma SPA	28.1% ERG - 71.9% Total												
												Porto Marghera	Luce Petro SPA	100% ENI												
												S. Martino Di Trecale	Sarpon	24.6 % ERG - 75.4 % ExxonMobil												
												Sannazzaro, Pavia	Agip Petroli SPA	100% ENI												
												Sarnoch	Sarac SPA	100% Sarac												
												Taranto	Agip Petroli SPA	100% ENI												
												Piolo Garaglio - Ermed Sud	ERG Raffinerie Mediterranee	100% ERG												
												Piolo Siracusa - Ermed Nord	ERG Raffinerie Mediterranee	100% ERG												
												LUXEMBURGO	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
PORTUGAL	2	1	10.000	100%	304	84,0	19,9	18,9	34,9	18	5,6	Porto	Galp	100% Galp												
												Sines	Galp	100% Galp												
REINO UNIDO	11	10	1.185	44%	1.873	81,4	36,1	27	33	12,9	11,5	Croyton Essex	Petroplus	100% Petroplus												
												Dundee	Nynas UK AB	50% Fortum - 50% PDVSA												
												Elemeiree Port	Eastham Refinery Ltd	25.0 % Fortum - 25.0 % PDVSA - 50% Shell												
												Fawley	Esso Petroleum Co Ltd	100% ExxonMobil												
												Grangemouth	Ineos	100% Ineos												
												Hamber (South Killingholme)	Conoco Ltd	100% ConocoPhillips												
												Killingholme South Humberide	Lindsey Oil Refinery Ltd	100% Total												
												Milford Haven	Total	100% Murphy												
												Port Clarence	Petroplus	100% Petroplus												
												Stanlow	Shell UK Ltd	100% Shell												
												Tombecks	Conoco Ltd	100% Chevron												
SUECIA	5	3	5.656	100%	458	80,4	32	21,8	37,7	22,5	0,7	Östberg - Nynas	Nynas AB	50% Fortum - 50% PDVSA												
												Östberg - Preem	Preem Raffinaderi AB	100% Preem												
												Östberg - Shell	Shell Raffinaderi AB	100% Shell												
												Yskede	Preem Raffinaderi AB	100% Preem												
												Nynasamm	Nynas AB	50% Fortum - 50% PDVSA												

n/d: información no disponible.

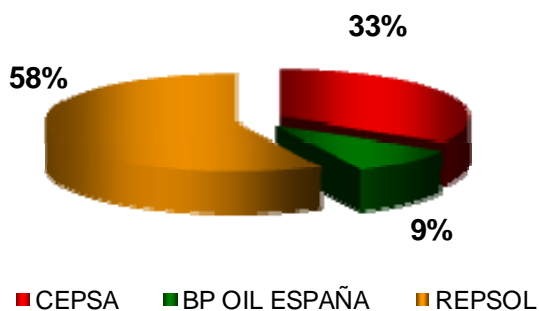
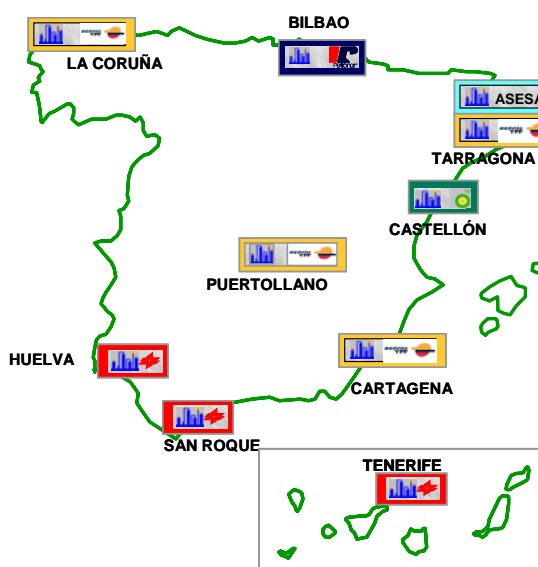
(1) Calculado a partir de la capacidad topping de cada operador.

Fuente: CNE (datos 2007)

En España, la capacidad total de refino disponible en el conjunto de las 10 refinerías existentes totaliza, a 31 de diciembre de 2007, 65,6 MTm/año. Tal y como se muestra en el siguiente gráfico, el 58% de dicha capacidad corresponde al Grupo REPSOL (37 MTm/año, incluyendo la refinería de PETRONOR⁴ en Bilbao), el 33% a CEPSA (21,5 MTm/año) y el 9% restante a BP OIL ESPAÑA (6 MTm/año)⁵.

Gráfico 2.1.1.: Capacidad de refino y conversión en España (datos a 31-dic-07)

REFINERIA	CAPACIDAD MTm/a	FCC EQ. MTm/a
CARTAGENA	5,0	
LA CORUÑA	6,0	4,3
PUERTOLLANO	7,0	5,1
TARRAGONA	8,0	3,7
BILBAO	11,0	4,0
TENERIFE	4,5	0,6
ALGECIRAS	12	2,5
HUELVA	5	1,1
ASESA	1,1	
CASTELLÓN	6,0	1,5
TOTAL	65,6	22,8
UTILIZ. (%)	91,7	



Fuente: CNE

⁴ Propiedad de REPSOL (86%) y de BBK (14%).

⁵ La capacidad de refino de la refinería situada en Tarragona gestionada por ASESA (Asfaltos Españoles, S.A.), que asciende a 1,1 MTm/año, se ha asignado equitativamente a REPSOL y CEPSA, por ser una sociedad participada al 50% por estos dos grupos empresariales. La refinería de ASESA está destinada al tratamiento de crudos pesados para la producción de asfaltos.

España es el quinto país de la UE-15 con mayor capacidad de refino, tan sólo superado por Alemania, Italia, Francia y Reino Unido. Si bien su capacidad de destilación es aproximadamente la mitad de la correspondiente a Alemania, es 19 veces mayor que la del país con menor capacidad (Irlanda).

Respecto a la capacidad de conversión, medida en porcentaje del FCC equivalente sobre la capacidad de destilación⁶, nuestro país se sitúa en la séptima posición⁷, 41 puntos porcentuales por debajo del país con mayor FCC equivalente (Finlandia) y 16 puntos por encima del país con menor capacidad de conversión (Bélgica). No obstante, se espera un incremento relevante de este índice tras la materialización de las inversiones orientadas a aumentar la producción de destilados medios que las compañías refineras presentes en nuestro país han previsto para los próximos ejercicios (aprox. 6.000 M€, plan inversor 2008-2011).

En cuanto al número de refinerías y de compañías refineras, España es uno de los cinco Estados miembros de la UE-15 que poseen 10 o más refinerías, junto con Reino Unido (11), Francia (13), Italia (16) y Alemania (16). Sin embargo, si se atiende al número de operadores que realizan la actividad de refino, España, con únicamente 3 grupos refineros (REPSOL, CEPSA y BP OIL ESPAÑA), supera tan sólo a países caracterizados por tener un bajo número de refinerías, como Dinamarca y Grecia (2 compañías) y Austria, Irlanda, Finlandia y Portugal (1 compañía). Por su parte, los países con mayor número de compañías refineras son Francia (5), Holanda (6), Alemania (10), Reino Unido (10) e Italia (11).

Por tanto, se observa que España, con 10 refinerías titularidad de 3 grupos empresariales, es el país de la UE-15 con un mayor grado de concentración en la actividad de refino en

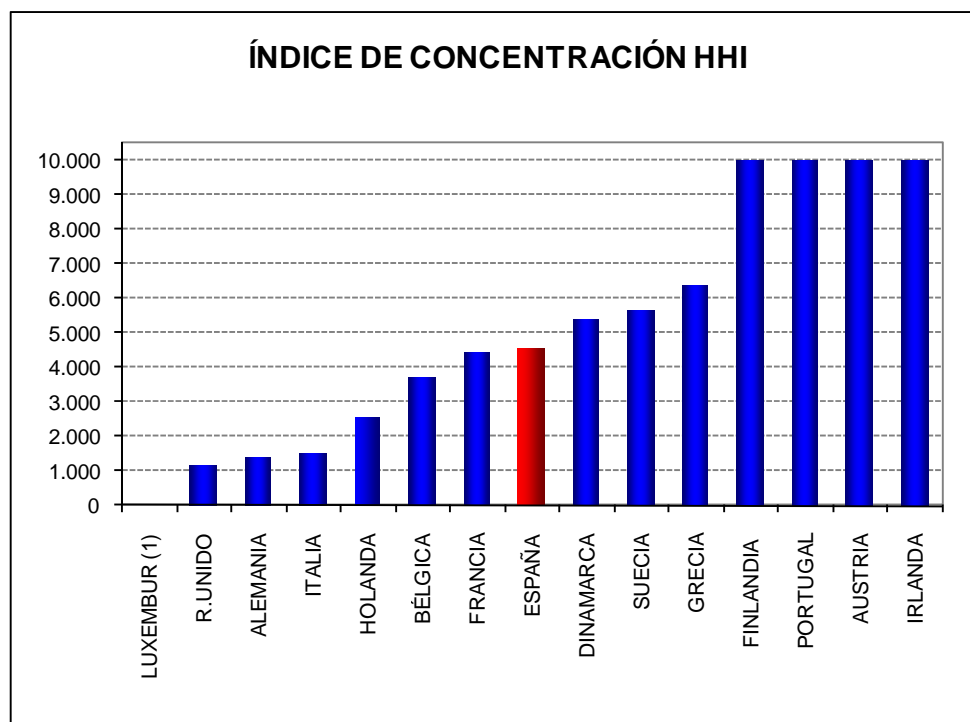
⁶ El FCC equivalente es el parámetro que habitualmente se emplea para comparar de forma homogénea distintos tipos de refinerías en cuanto a su capacidad de conversión. El FCC equivalente, medido en porcentaje sobre la capacidad de destilación, se obtiene refiriendo todas las unidades de conversión a un teórico equivalente en FCC (se asigna a la unidad FCC un valor de 1 y al resto de unidades de conversión un valor relativo según su capacidad de conversión en comparación con dicha unidad). El resultado obtenido se divide por la capacidad de destilación. En función de este porcentaje, se puede decir que una refinería o un sistema de refino es tanto mejor (mayor capacidad para fabricar los productos de mayor valor añadido demandados por el mercado) cuanto mayor sea su capacidad de conversión en relación a su capacidad de destilación.

⁷ Datos de la capacidad de conversión de Irlanda no disponibles.

términos de número de refinerías y número de compañías a las que éstas pertenecen (ratio de 3,3).

Midiendo el grado de concentración a partir de la cuota de mercado de cada refinero en términos de capacidad de destilación de sus refinerías, España, en base al índice HHI, ocuparía una posición intermedia dentro de la UE-15, con un índice HHI de 4.534, si bien este valor corresponde todavía a mercados altamente concentrados⁸.

Gráfico 2.1.2.: Índice de concentración HHI - Capacidades de refino



(1) En Luxemburgo no existe actividad de refino.

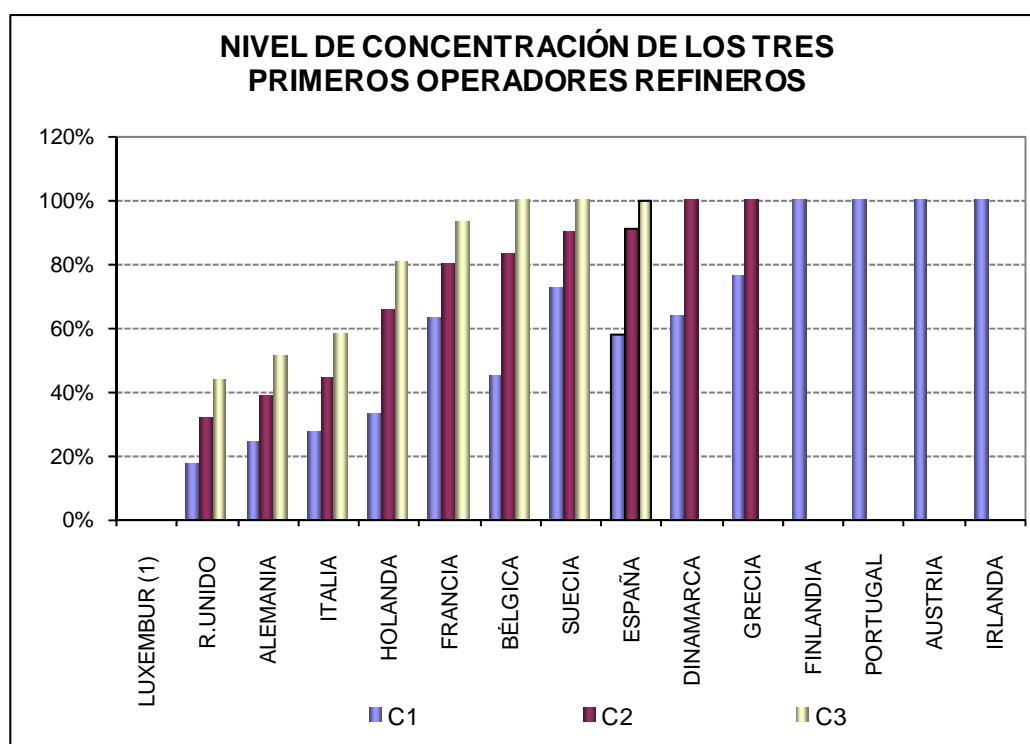
Fuente: CNE

Por su parte, el análisis comparado de las cuotas acumuladas de los principales operadores refineros permite concluir que España ocupa, en base al coeficiente C1, una posición intermedia dentro de la UE-15 (58,0% vs. el 100% de Finlandia, Portugal, Austria

⁸ Por encima de nuestro país se sitúan Dinamarca (5.361), Suecia (5.656), Grecia (6.396), Finlandia (10.000) y Portugal (10.000). El índice HHI de Austria e Irlanda adquiere lógicamente el valor máximo dado que son países con 1 sola refinería. Los valores más bajos del índice, más cercanos a los propios de mercados competitivos, corresponden a Reino Unido (1.185), Alemania (1.376) e Italia (1.513).

e Irlanda y el 17,4% del Reino Unido) y que la cuota acumulada de los dos principales grupos refineros es la más alta de la UE-15 (91,0%) tras aquellos países que sólo tienen dos refineros (Dinamarca y Grecia). En cuanto al C3, España es uno de los 3 Estados miembros de la UE-15 (junto con Suecia y Bélgica) con 3 operadores con capacidad de refino⁹.

Gráfico 2.1.3.: Nivel de concentración a partir de las cuotas de los tres primeros operadores refineros – Capacidades de refino



(1) En Luxemburgo no existe actividad de refino.

Fuente: CNE

Las conclusiones que se extraen, por tanto, con la aplicación de ambos métodos son muy similares y vienen a confirmar lo ya apuntado anteriormente a través de la observación del número de refinerías y número de compañías a las que éstas pertenecen. Mientras que Reino Unido, Alemania e Italia son los países con menor grado de concentración en la

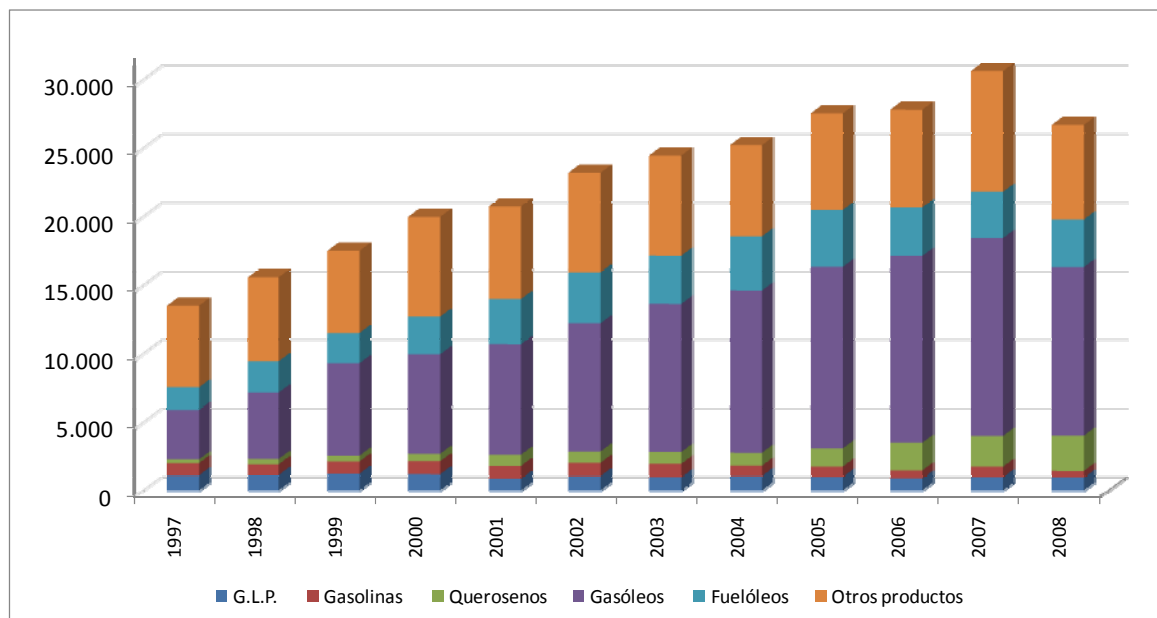
⁹ Por su parte, los países con menor nivel de concentración son Reino Unido, Alemania e Italia, oscilando sus cuotas acumuladas de los tres primeros operadores ente el 43,7% y el 58,4%. Cabe destacar la situación de Francia, similar a la del mercado español, con un alto número de refinerías (13 vs. 10) titularidad de un número medio de refineros (5 vs. 3), donde, si bien la cuota de los tres primeros operadores no llega al 100% (93%), el primero de ellos ostenta el 62,8% del mercado (vs. 58,0% en España).

actividad de refino, España pertenece al grupo de países de la UE-15 en la que esta actividad está más concentrada, al repartirse la capacidad de refino de las 10 refinerías españolas entre 3 operadores, con una cuota de mercado del principal operador refinero cercana al 60% y un coeficiente C2 superior al 90%.

No obstante, para extraer conclusiones sobre el nivel de competencia en este mercado es necesario igualmente tener en cuenta varios aspectos adicionales. En primer lugar, en relación con la existencia de alternativas de aprovisionamiento, hay que destacar el creciente peso de las importaciones de productos refinados en la cobertura de la demanda de productos derivados del petróleo en España, que ha pasado del 24% en 1997 hasta más del 36% del total de la demanda de productos petrolíferos en 2008, año en el que disminuyen las importaciones por la caída total del consumo de productos petrolíferos.

Gráfico 2.1.4.: Importaciones de productos petrolíferos en España (1997-2008)

Datos en kTm



Fuente: CNE

En concreto, dentro de los destilados ligeros y medios, España es claramente importadora de querosenos (en el año 2008 las importaciones netas alcanzaron más del 43% del consumo), GLP (34%) y gasóleos (casi el 32%). Además, los hidrocarburos líquidos

importados se almacenan y transportan a través de un sistema logístico cuya regulación, como se detallará en el epígrafe siguiente, prohíbe eventuales discriminaciones en las condiciones de acceso entre los productos adquiridos en las refinerías españolas y las importaciones, lo cual garantiza la distribución de dichos productos desde los puntos de importación hasta los centros de consumo.

En segundo lugar, en cuanto al grado de concentración, es preciso recordar que, desde el año 1998, la actividad de refino en España está completamente liberalizada¹⁰. Esta liberalización fue la culminación del proceso desmonopolizador de CAMPSA iniciado en el año 1986 que dio como resultado la estructura de refino que hoy existe. El funcionamiento del sistema de refino en este periodo ha sido satisfactorio con esta estructura, no habiéndose detectado problemas de suministro ni niveles de precio alejados de las paridades de importación esperadas.

Adicionalmente, es preciso tener en cuenta que el refino es una actividad muy intensiva en capital, con largos periodos de maduración y con estructuras competitivas estables a lo largo del tiempo. Esto significa que tanto los cambios de titularidad de refinerías como la construcción de nuevas instalaciones es poco frecuente. Sin embargo, a pesar de ello, en España existe un proyecto, en fase avanzada, con carácter excepcional dentro del ámbito de la UE, para la construcción de una refinería de nueva planta. Se trata de la refinería Balboa, a ubicar en la sierra de San Jorge (Badajoz), con una inversión prevista de 2.500 M€ y una capacidad de producción de 5,5 MTm/año, con un rendimiento en gasóleos cercano al 50%, que cambiará de forma notable el panorama nacional.

En conclusión, el sistema refinero español, cuya estructura resulta del proceso de transición del monopolio de petróleo al sistema actual de libre mercado, se caracteriza, en términos comparativos dentro del ámbito europeo, por su elevada capacidad de destilación, su capacidad media de conversión (que mejorará notablemente tras la finalización de los proyectos de inversión en marcha) y un grado de concentración

¹⁰ Según el artículo 37 de la Ley 34/1998, de 7 de octubre, del Sector de Hidrocarburos, la actividad de refino de crudo podrá ser realizada libremente (no se requiere autorización administrativa previa de actividad) sin perjuicio de la sujeción al régimen autorizatorio correspondiente para la construcción, puesta en explotación o cierre de las instalaciones (artículo 39 de la misma Ley).

relevante que no ha impedido, sin embargo, un peso creciente de las importaciones en la cobertura de la demanda de productos derivados del petróleo, hecho que evidencia la existencia de alternativas para las compañías que comercializan productos petrolíferos en el mercado español sin disponer de capacidad de refino en nuestro país.

2.2 Logística (instalaciones fijas de transporte y almacenamiento)

El siguiente cuadro muestra los parámetros más representativos de la actividad de la logística básica en España y en el resto de países de la UE-15, a fin de extraer conclusiones relevantes a efectos comparativos.

Cuadro 2.2.1.: Actividad de logística en la UE-15 (datos a 31-dic-07)

	Transporte de productos	Operadores oleoductos	km oleoducto producto	Operadores de almacenamiento	Nº instalaciones almacenamiento (crudo y productos)	Capacidad almacenamiento
ALEMANIA	Camión cisterna (46%) Oleoducto (11%) Tren (20%) Barco (23%)	PCK (78 km) MIDER (107 km) RMR (525 km) FBG (2.800 km) DEA (31 km) Ruhr Oel (32 km) OMV (123 km) BSL (437 km)	4.133	Operadores refineros (21%) Operadores independientes (20%) Depósitos en refineries y terminales de oleoductos (28%) Depósitos subterráneos (31%)	350 50 inst. cap>50.000 m3 160 inst. 5.000 m3 <cap<50.000 m3 40 inst. cap<5.000 m3 100 almacenamientos subterráneos	70 MTm
AUSTRIA	Camiones cisternas (41%) Oleoductos (34%) Tren (18%) Barco (7%)	n/d	173	ELG (estratégicas) RAG OMV BP AVIA (fuel) SHELL MOBIL AVIATION	77 (41 instalaciones de estratégicas)	3,05 MTm
BÉLGICA	Oleoductos y Gabarras, principalmente	n/d	350	Petroplus Oiltanking Vopak Rubis-Mitsui Noord Natie Terminals	n/d	n/d
DINAMARCA	Transporte por carretera, principalmente.	no oleoducto de producto	n/d	StatoilHydro Samtank FDO	71	3,44 Mm3
ESPAÑA	Transporte por oleoducto, principalmente, 91% (CLH)	CLH	3.546	29 operadores almacenamiento	121	10,5 Mm3
FINLANDIA	Tren (VR Cargo) Camión cisterna Barco	n/d	n/d	NESTE OIL TEBOIL/Suomen Petrooli SHELL	6	n/d
FRANCIA	Oleoducto (53%) Camión cisterna (31%) Tren (6%) Barco (10%)	Total, Trapil, Shell, BP, EXXONMobil, Agip, SFPJ, TD Distribution S.A., Pisto SAS, Bolloré Energie, Nantes Port	2.765	47,9% refineries 52,1% independientes	391 depósitos	24,117 Mm3
GRECIA	n/d	n/d	n/d	Hellenic Petroleum Motor Oil's Aghii Theodori BP SHELL Silkoil Jetoil Revoil Elin	18	10,32 Mm3
HOLANDA	Transporte por barco, principalmente	n/d	487	Petroplus, Royal Vopak, Oiltanking, Kuwait petroleum, Maasvlakte, Maatschap, Nerefco, Shell, TEAM	n/d	50 MTm
IRLANDA	Transporte por barco y camión cisterna, principalmente	n/d	n/d	Texaco Esso Top Campus Emo Maxol Topaz	26	n/d
ITALIA	n/d	ENI (1.500 km) Tamoil Continentale Sarpom ESSO Praoil ENEL Reffineria di Roma Silone	2.440	n/d	703 depósitos	26 Mm3
LUXEMBURGO	-	-	-	-	-	-
PORTUGAL	n/d	CLC	147	Galp (90% capacidad) Teixeira Duarte Digal BP	5	n/d
REINO UNIDO	Transporte por oleoducto (40%)	Shell, BP, Texaco, Total, Esso, Ministry of Defence's OilPipelines Agency	2.993	Total, Chevron, BP, Shell, Asco Fuel, Felixstowe Tank developments, Oikos Storage, Ross Chemical and Storage, United Storage, Phillips, Petroplus, Simon Storage Group, ST Services, Royal VOPAK	65	n/d
SUECIA	Transporte por camión cisterna o tren, principalmente	n/d	pocos kilómetros	Preem Petroleum (6 inst.) OKQ8 (7 inst.)	40	n/d

n/d: Información no disponible.

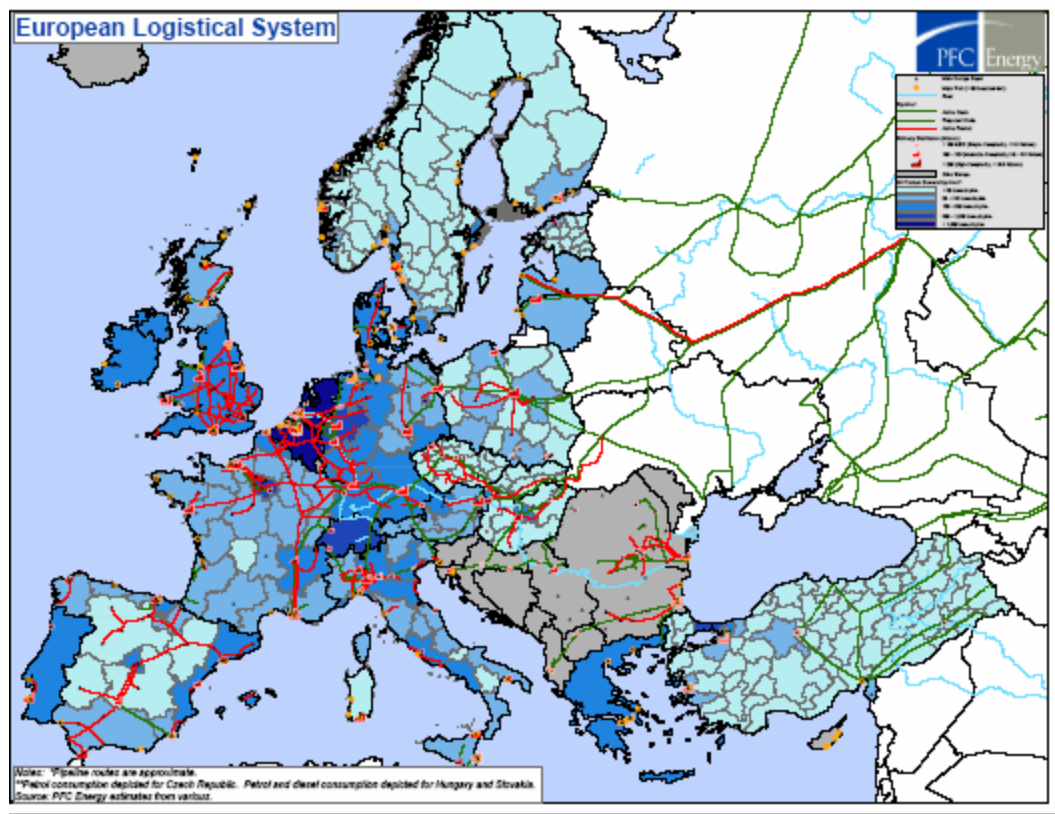
Fuente: CNE (datos 2007)

Desde el punto de vista operativo, en España la gran mayoría del transporte primario de hidrocarburos líquidos se realiza mediante oleoductos de productos, con una participación aproximada del 90% (frente al 11% de Alemania, el 40% del Reino Unido o el 53% de

Francia) y sólo con carácter marginal se emplean otros medios de transporte como el buque-tanque, el vagón-cisterna o el camión-cisterna.

España es el segundo país de la UE-15 en número de kilómetros de oleoducto (3.546 km en 2007¹¹), únicamente por detrás de Alemania (4.133 km). Otros países de la UE-15 que poseen redes de oleoductos extensas son Reino Unido (2.993 km), Francia (2.765 km) e Italia (2.440 km)¹².

Gráfico 2.2.1.: Red de oleoductos en Europa



Fuente: DMS

Además, en el caso español se trata de una red integrada, titularidad de una única compañía, la COMPAÑÍA LOGÍSTICA DE HIDROCRABUROS CLH, S.A. (en adelante,

¹¹ Dicha red conecta 8 refinerías peninsulares y los principales puertos de importación con los centros de almacenamiento ubicados cerca de los puntos de consumo.

¹² La distribución de estas redes, tal y como se observa en el gráfico 2.2.1, es muy diferente en cada país: en el centro de Europa existe una red densa, mientras que en ciertas zonas de países como Reino Unido, Francia o Italia, se observa que existen amplias extensiones donde no llegan los oleoductos (por ejemplo, gran parte de Irlanda o el sureste de Francia).

CLH)¹³, a diferencia de lo que ocurre en el resto de países europeos, con la excepción de Portugal, donde existen varias compañías logísticas que gestionan su propia red de oleoductos, hecho que explica que países en los que el transporte por oleoducto representa menos del 55% del total del transporte de hidrocarburos líquidos cuenten sin embargo con un número elevado de kilómetros de red.

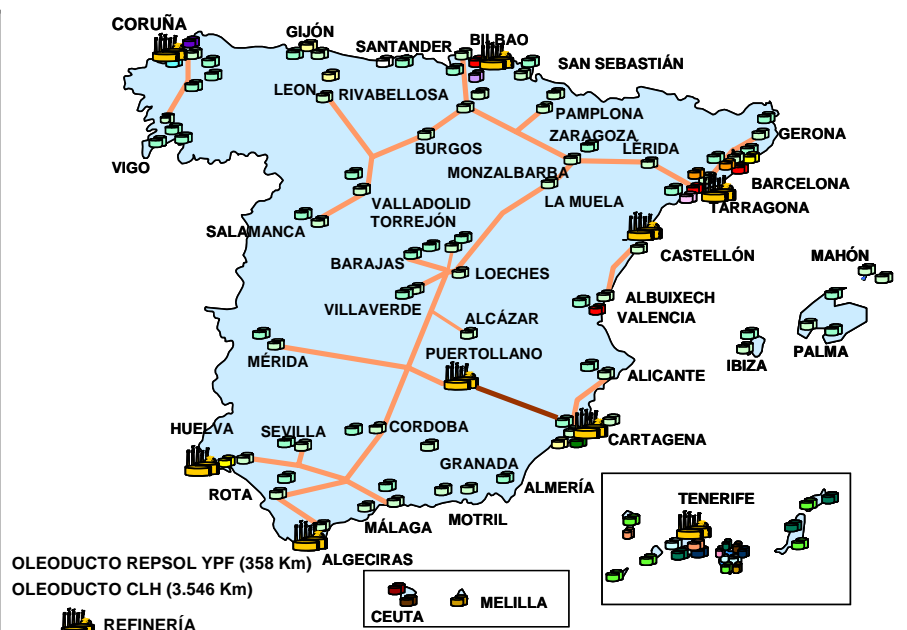
En cuanto a la capacidad de almacenamiento, en España existen 29 compañías que prestan servicios de almacenamiento de productos petrolíferos, algunas de ellas filiales de los operadores petrolíferos que operan en España (20% de la capacidad de almacenamiento de gasolinas y gasóleos), que gestionan un total de 121 instalaciones de almacenamiento (ratio nº instalaciones/compañías de 4,2). Estas cifras contrastan, por un lado, con las correspondientes a países como Grecia con 8 compañías y 18 instalaciones (ratio de 2,3) y, por otro, con las de países como Dinamarca con 3 compañías y 71 instalaciones (ratio de 23,7).

Si se mide el nivel de concentración en la actividad de almacenamiento a partir de la capacidad de almacenamiento por compañía, en el gráfico siguiente se puede observar que CLH ostenta el 58% de la capacidad total existente en España y que las cinco primeras compañías tienen una cuota de casi el 80%. Existe, por tanto, también en la actividad de almacenamiento, un elevado grado de concentración, quedando España en este sentido tan sólo por detrás de Portugal, en donde una sola compañía (GALP) controla el 90% de la capacidad total disponible en el país. No obstante, la libre competencia en la actividad de almacenamiento, al igual que en la de transporte, queda garantizada por la legislación específica existente en España en materia logística.

¹³ Adicionalmente, existe un oleoducto de crudo de 358 km propiedad de REPSOL, que conecta la refinería de Cartagena con la de Puertollano para su abastecimiento de crudo.

Gráfico 2.2.2.: Logística básica en España (datos a 31-dic -2007)

COMPañÍA	INST	Km3
CLH	67	6.036
DECAL	2	715
MEROIL	1	705
T. PORTUARIAS	3	391
EUROENERGO	1	333
FORESTAL ATL	1	265
DISA	7	198
TERQUIMSA	1	233
DUCAR (1)	3	194
PETROCAN	2	193
T. CANARIOS	4	176
G. FELGUERA	2	175
ESERGUI	1	150
PTROVAL	1	139
SARAS	1	103
ATLAS	2	79
FORESA	1	51
SHELL ESPAÑA	1	62
AGIP (2)	1	56
CHEVRON ESPAÑA	1	55
CMD	4	45
TERQUISA	1	41
BIOGAL	1	0,160
GASTECO	1	0,850
LOGÍSTICA JUNTOS	1	0,200
CEPSA AVIAC	3	4
FUELPLANE (3)	3	0,100
REPSOL PSP (3)	3	1,207
MITRASA	1	0,228
29 COMPañÍAS	121	10.402



- (1) En el año 2008 Petrolífera Ducar, S.L. se escinde en Petrolífera Ducar, S.L. y Petrologis Canarias, S.L.
- (2) Galp Energía España, S.A. desde sep-08.
- (3) En sep-08 se crea SLCA, S.L., en una operación de fusión por absorción de Repsol PSP y FUELPLANE, S.L.

Fuente: CNE

En efecto, el aspecto más significativo y diferencial, en relación con el resto de países europeos, de la logística española es el reconocimiento de un derecho de acceso de terceros a todas las instalaciones fijas de transporte y almacenamiento de hidrocarburos líquidos en territorio nacional que presten servicio a operadores al por mayor. Dicho derecho de acceso viene regulado en el apartado 1 del artículo 41 de la Ley 34/1998, de 7 de octubre, del Sector de Hidrocarburos (ampliado por el artículo 2 del Real Decreto-Ley 6/2000¹⁴ y posteriormente modificado por la Ley 12/2007, de 2 de julio), que establece que los titulares de dichas instalaciones deberán permitir el acceso de terceros a las mismas mediante un procedimiento negociado, en condiciones técnicas y económicas no discriminatorias, transparentes y objetivas.

En garantía de la efectividad de este derecho de acceso de terceros, la Ley sectorial tasa las razones que puede invocar el titular de una instalación de transporte o

¹⁴ Real Decreto-Ley 6/2000, de 23 de junio, de Medidas Urgentes de Intensificación de la Competencia en Mercados de Bienes y Servicios (en adelante RD-L 6/2000).

almacenamiento para denegar el acceso de terceros¹⁵ y prevé la posibilidad de instar ante esta Comisión conflictos de acceso que pueden tener por objeto tanto la denegación como la efectividad o las condiciones del ejercicio del derecho de acceso. Al día de la fecha tan sólo se ha formalizado ante la CNE un conflicto de acceso a las infraestructuras logísticas de hidrocarburos líquidos¹⁶, lo que sirve para ilustrar la ausencia de conflictividad en este ámbito sectorial, especialmente si se compara con el número de procedimientos tramitados en relación con las redes de transporte de gas y electricidad.

Con igual propósito, la Ley sectorial establece la obligación de comunicación a la CNE por parte de los titulares de las instalaciones fijas de almacenamiento y transporte de productos petrolíferos, en un plazo máximo de 3 meses, de los contratos que suscriban, de la relación de precios por la utilización de las referidas instalaciones y de las modificaciones que se produzcan en los mismos. La CNE, por su parte, deberá hacer pública esta información (difusión que realiza a través de su página web, www.cne.es).

Finalmente, otra singularidad de la regulación española orientada a garantizar el correcto funcionamiento de la prestación de servicios logísticos de hidrocarburos líquidos, evitando los riesgos que para dicho funcionamiento se podrían derivar de la coincidencia entre la titularidad de las infraestructuras logísticas y la de los productos objeto de almacenamiento y transporte, es el proceso de apertura del capital social de CLH ordenado en virtud del artículo 1 del RD-L 6/2000.

Este artículo establece limitaciones legales de participación en el capital social de CLH consistentes en que: 1) ningún accionista puede ostentar una participación directa o indirecta superior al 25%; y 2) las compañías con capacidad de refinado en España no pueden ser titulares de una participación conjunta superior al 45%. Además, la CNE, en ejercicio de las competencias que tiene legalmente atribuidas, según el apartado 3 del citado artículo, debe verificar que se dan cumplimiento a dichas limitaciones, adoptando, en su caso, las decisiones que procedan para hacerlas efectivas.

¹⁵ Estas causas son que no exista capacidad disponible, que el solicitante no se encuentre al corriente en el pago por la prestación de servicios anteriores o que resulte alterado el principio de reciprocidad en el país de origen del solicitante (artículo 41, apartados 4 y 5, de la Ley de Hidrocarburos).

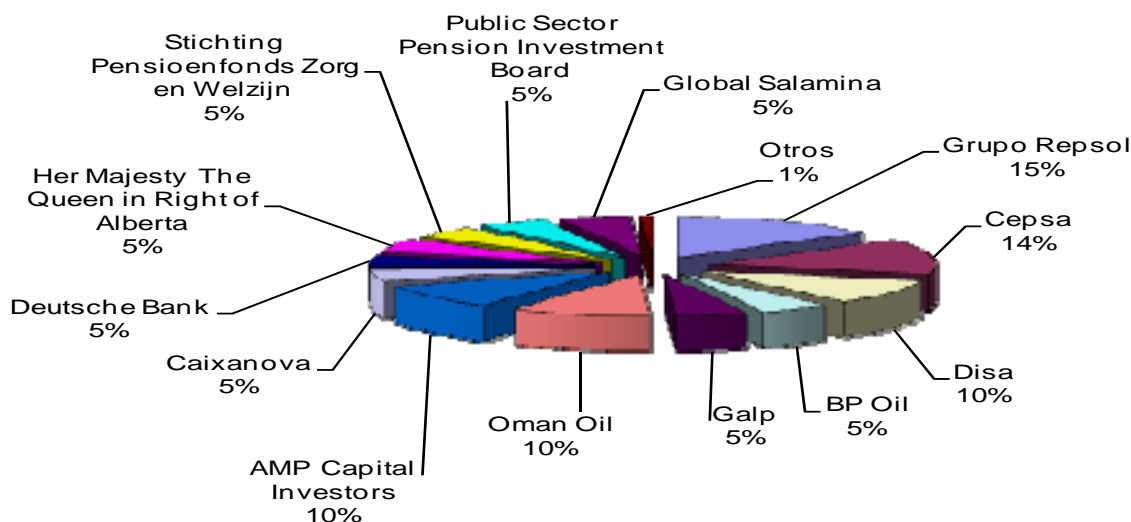
¹⁶ Resolución en el procedimiento CATR 3/2000, instado por ERG PETROLEOS, S.A. frente a COMPAÑIA LOGISTICA DE HIDROCARBUROS CLH, S.A., aprobado por el Consejo de Administración de la CNE el 7 de noviembre de 2000 (Ref. web: 87/2000).

Así, en el último informe de supervisión aprobado por el Consejo de Administración de la CNE con fecha 22 de abril de 2009 se ha llegado a las siguientes conclusiones:

1. En el ejercicio 2003 quedó completado el proceso de apertura del capital social de CLH a fin de dar cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 1 del RD-L 6/2000, según el cual, como se ha comentado, ningún accionista individual puede ostentar participaciones superiores al 25% en su capital social, ni los accionistas con capacidad de refino en España pueden exceder un porcentaje conjunto de participación del 45%.
2. Se ha comprobado que en la Junta General de Accionistas de 27 de mayo de 2008 se sigue dando cumplimiento a las limitaciones legales de participación en el capital social de CLH establecidas en el artículo 1 del RD-L 6/2000.
3. Incluso tras la venta, formalizada con posterioridad a dicha Junta General, del 25% del capital social de CLH por parte de ENBRIDGE Inc. a favor de AMP CAPITAL INVESTORS (LUXEMBOURG No.1) S.à.r.l. (10%), DEUTSCHE BANK AG (5%), STICHTING PENSIOENFONDS ZORG EN WELZIJN (5%) y PSPEUR S.à.r.l. (5%) y del cambio en el accionariado de GLOBAL RAMAYANA, S.L., se ha mantenido el cumplimiento de las limitaciones legales de participación en el capital social de CLH establecidas en el artículo 1 del RD-L 6/2000.

El siguiente gráfico muestra la situación actual del accionariado de CLH, tras la venta de las acciones de ENBRIDGE, en el que se puede comprobar, además del cumplimiento de las restricciones del artículo 1 del RD-L 6/2000, la presencia de inversores institucionales (41%) y de operadores petrolíferos sin actividad en España (10%) en el capital social de la compañía.

Gráfico 2.2.3.: Accionariado de CLH



Fuente: CNE

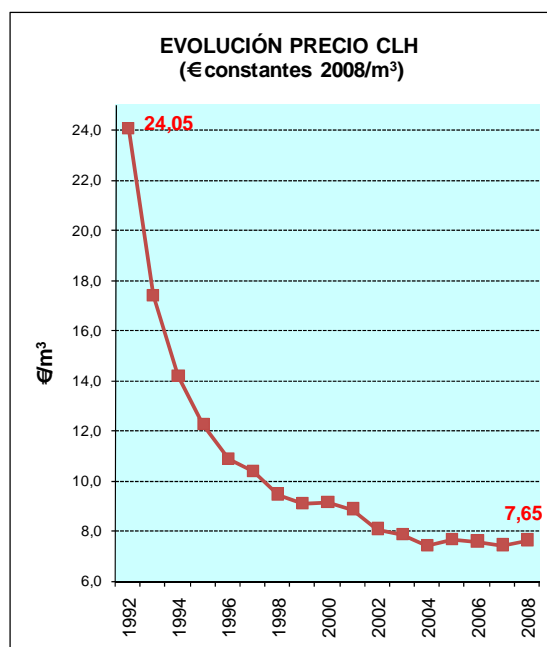
En cuanto al nivel de precios como indicador del grado de competencia existente en la actividad, cabe destacar, en primer lugar, que CLH, única compañía con actividad de transporte por oleoducto y mayoritaria en la actividad de almacenamiento, aplica a todos sus clientes los mismos precios por la prestación de los mismos servicios logísticos, garantizándose de este modo el acceso a sus infraestructuras en condiciones económicas no discriminatorias, tal y como exige la Ley sectorial.

Además, la evolución del precio promedio correspondiente a la prestación de estos servicios es claramente decreciente. El siguiente gráfico muestra la evolución del precio medio efectivo correspondiente a la logística básica de gasolinas y gasóleos de CLH¹⁷ durante el periodo 1992-2008, pasando de los 24,05 euros/m³ del año 1992 hasta los 7,65 euros/m³ de 2008¹⁸.

¹⁷ Incluye recepción, almacenamiento, transporte, control de cantidad y calidad y expedición por camión cisterna.

¹⁸ Gran parte de este descenso se puede explicar por el cambio introducido en el sistema de cálculo de precios de CLH. Si antes se determinaba a partir del coste medio de la alternativa que ofrecía el mercado, siempre más ineficiente que el oleoducto a partir de determinada distancia, actualmente se basa en referencias internacionales comparables con los servicios que presta CLH.

Gráfico 2.2.4.: Evolución del precio efectivo promedio de la logística básica de gasolinas y gasóleos de CLH durante el periodo 1992-2008



Fuente: CLH y CNE

Los precios aplicados por las compañías logísticas alternativas a CLH, al no incluir el transporte por oleoducto, no se pueden comparar de forma homogénea con los precios promedio de aquélla. A este respecto, existen diferencias notables en los precios de los servicios prestados por las distintas compañías logísticas alternativas a CLH. Así se comprueba a partir de la información contenida en los siguientes cuadros, donde se muestra la horquilla de fluctuación en la que oscilan los precios de los principales servicios logísticos básicos y otros servicios prestados para gasolinas, gasóleos y biocarburantes en la Península¹⁹ correspondientes al año 2008.

¹⁹ Se han excluido del análisis Canarias, Ceuta y Melilla dado que, por sus condiciones de insularidad, los servicios logísticos prestados en estas zonas no son homogéneos con los de la Península.

Cuadro 2.2.2.: Precios de los principales servicios logísticos en España. Servicios Logísticos Básicos. Año 2008**GNAS Y GOS**

Concepto	Precios 2008			Unidad
	Mínimo	Máximo	Promedio	
Almacenamiento y Manipulación	1,63	3,78	2,74	€/m3 y mes
Manipulación	1,00	2,80	1,84	€/m3 manipulado

BIOCARBURANTES

Concepto	Precios 2008			Unidad
	Mínimo	Máximo	Promedio	
Almacenamiento y Manipulación	5,00	7,77	6,20	€/m3 y mes
Almacenamiento	3,00	4,91	3,96	€/m3 y mes
Manipulación	2,80	3,77	3,28	€/m3 manipulado

Fuente: CNE

Cuadro 2.2.3.: Precios de los principales servicios logísticos en España. Otros Servicios. Año 2008**GNAS Y GOS**

Concepto	Precio			Unidad
	Mínimo	Máximo	Promedio	
Almacenamiento de EMS	1,21	1,38	1,27	€/m3 y mes

BIOCARBURANTES

Concepto	Precio			Unidad
	Mínimo	Máximo	Promedio	
Recepción desde BT	0,63	1,67	1,13	€/m3
Reexpedición mediante BT	0,45	1,77	1,31	€/m3
Mezcla de biocarburantes con gasóleo	1,20	2,80	1,73	€/m3

Fuente: CNE

En conclusión, en el mercado español de logística de hidrocarburos líquidos, pese a contar con una compañía que controla el 100% del transporte por oleoducto y el 58% de la capacidad de almacenamiento disponible (CLH), con una cuota de mercado de aproximadamente el 80% del total de las salidas de productos claros en el ámbito territorial en el que actúa, la competencia efectiva queda garantizada mediante el reconocimiento legal de un derecho de acceso de terceros al sistema logístico, cuya regulación incluye causas tasadas de denegación de acceso, la posibilidad de instar conflictos de acceso (cuyo objeto sea tanto la denegación como la efectividad de su

ejercicio) y la publicidad de los precios y condiciones de acceso a las instalaciones de almacenamiento o transporte por parte de la CNE. Además, se restringe la posibilidad de participación de las compañías refineras en la titularidad del capital social de la principal compañía logística. En cuanto a los precios, CLH aplica los mismos precios a sus clientes con independencia de que sean o no accionistas de la compañía, y el resto de operadores logísticos, cuyas instalaciones quedan igualmente sujetas al derecho de acceso de terceros, prestan sus servicios aplicando precios y condiciones que permiten concluir, con carácter general, la existencia de alternativas ciertas a disposición de los suministradores de productos petrolíferos en casi todo el territorio nacional.

Lo anterior no excluye, sin embargo, la necesidad de mantener la actual supervisión de esta actividad especialmente enfocada a garantizar la entrada de productos importados en condiciones no discriminatorias y a evitar eventuales restricciones en la capacidad de almacenamiento en atención a la evolución de la demanda y al volumen de las existencias mínimas de seguridad.

2.3 Comercialización

En la comercialización de productos petrolíferos, tanto la Comisión Europea como la Comisión Nacional de Competencia y la CNE han diferenciado tradicionalmente dos mercados de producto diferenciados: el de distribución al por menor a vehículos en estaciones de servicio y el de ventas directas (o “extra-red”)²⁰.

Los datos empleados para el análisis que se muestra a continuación, consistente en el estudio del mercado de distribución minorista de carburantes a través de estaciones de

²⁰ El canal de distribución minorista a través de estaciones de servicio está organizado para el suministro de carburantes a vehículos en carreteras y vías urbanas, por lo que sus clientes son tanto los automovilistas, los cuales destinan el producto para uso particular basándose más en criterios de comodidad y conveniencia que en el precio, como transportistas o agricultores que, además del precio, también atienden a criterios de servicio.

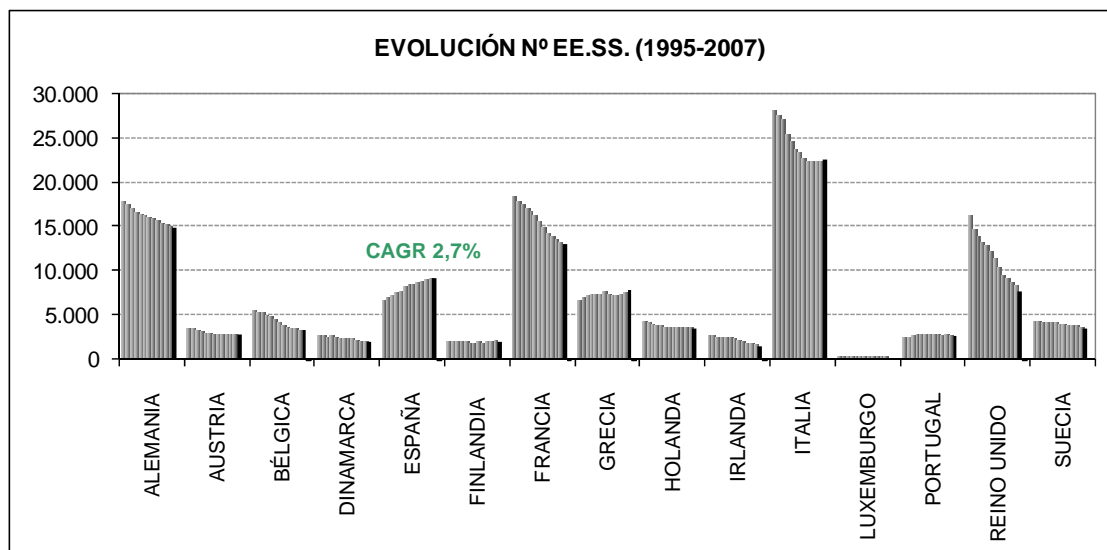
Por su parte, el mercado de distribución extra-red está preferentemente dedicado a sectores profesionales que utilizan el producto como un componente más de su negocio, por lo que las variables de decisión de compra están basadas principalmente en consideraciones referidas al precio y fiabilidad del suministro. Este canal se organiza para la distribución de productos por parte de un operador a un conjunto de clientes que abarcan desde flotas de transporte (compañías aéreas, navieras o flotas de camiones) hasta fábricas y centrales térmicas, organismos públicos o comunidades de propietarios. Las ventas en este sector se efectúan, bien directamente por los mayoristas que disponen de redes comerciales de atención personalizada a sus clientes, bien a través de distribuidores independientes.

servicio en España y la UE-15, mediante la comparativa de diferentes parámetros y ratios representativos, contemplan la totalidad de las instalaciones de suministro a vehículos existentes en cada país, incluyendo las instalaciones independientes (estaciones de servicio que no están vinculadas mediante contratos de suministro en exclusiva con un operador).

2.3.1 Tamaño de la red de estaciones de servicio

Los siguientes cuadros muestran los parámetros y ratios más representativos de la actividad de comercialización de carburantes a través del canal de estaciones de servicio en España y en el resto de países de la UE-15, permitiendo extraer conclusiones relevantes a efectos comparativos.

Gráfico 2.3.1.: Evolución del número de EE.SS. en los países de la UE-15. Años 1995-2007



Fuente: CNE

El número total de estaciones de servicio operativas en España se ha mantenido, tradicionalmente, por debajo del de los países europeos de nuestro entorno, si bien, en los últimos años, su tendencia ha sido creciente, en contraposición con la evolución decreciente generalizada existente en Europa.

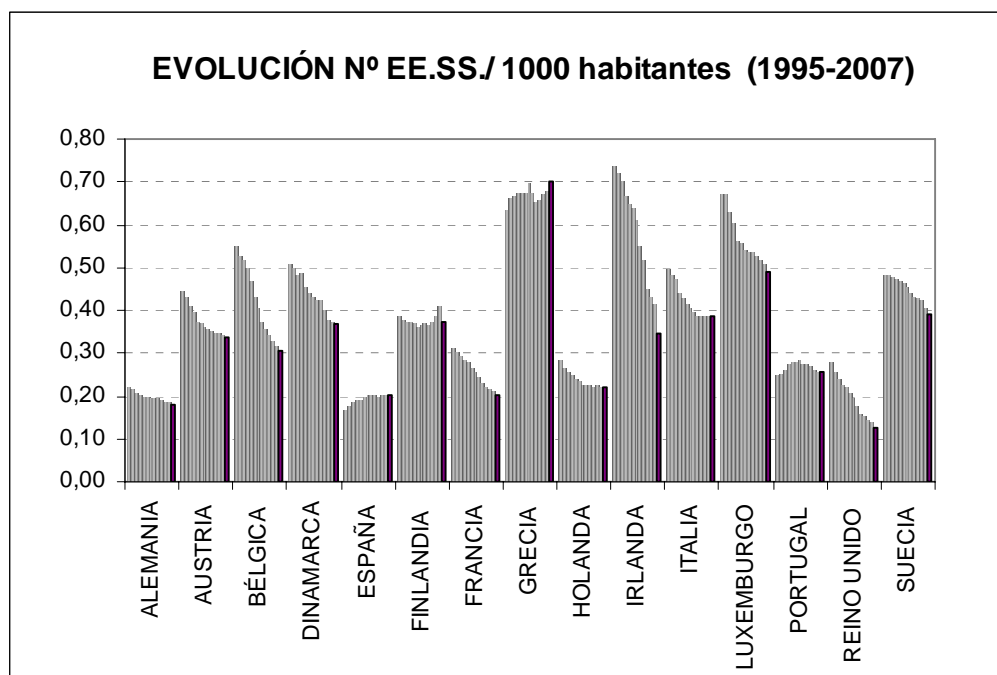
En este sentido, a la vista de los datos analizados, el mercado español es el que mayor crecimiento en número de estaciones de servicio ha experimentado, pasando de 6.700

puntos de venta en el año 1995 a, aproximadamente, 9.000 en el año 2007, lo que se traduce en una tasa compuesta de crecimiento anual del 2,7%. No obstante, aunque se siguen abriendo nuevos puntos de venta, el ritmo de crecimiento anual es cada vez menor.

El resto de países europeos han experimentado, por lo general, un descenso en el número de estaciones de servicio en el periodo analizado, registrándose las bajadas más acusadas en Reino Unido (-6,0%), Irlanda (-4,8%) y Bélgica (-4,3%)²¹.

Como resultado del proceso de expansión de la red de estaciones de servicio de los últimos años, España ha pasado a ser, según datos a 31 de diciembre de 2007, el cuarto país de la UE-15 con mayor número de instalaciones de suministro a vehículos, situándose tan sólo por detrás, aunque a gran distancia, de Francia (13.030), Alemania (14.904) e Italia (22.593).

Gráfico 2.3.2.: Evolución del número de EE.SS. por cada 1.000 habitantes en los países de la UE-15. Años 1995-2007



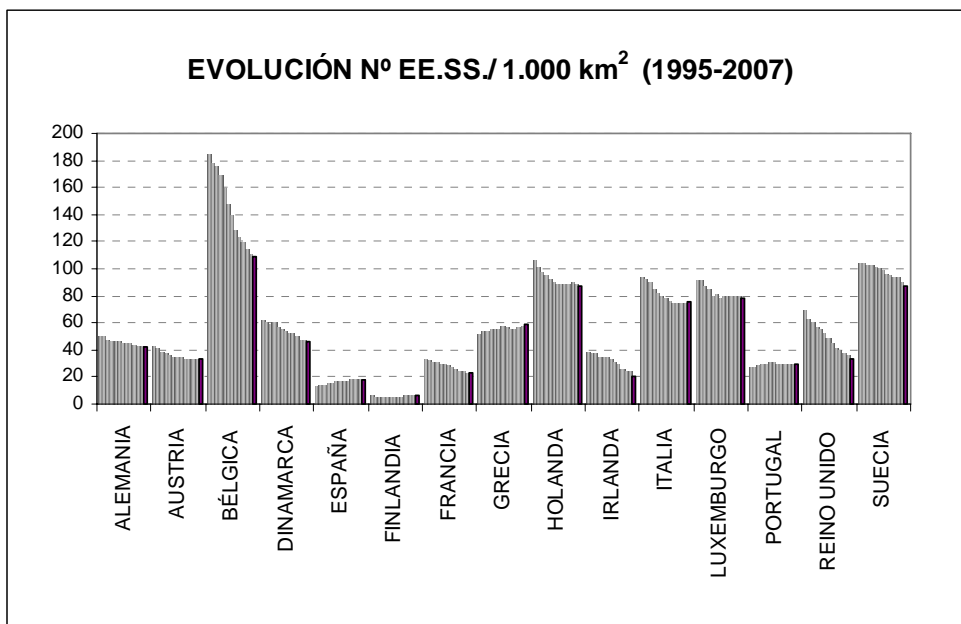
Fuente: CNE

²¹Grecia, Portugal y Finlandia presentan, al igual que España, tasas de crecimiento positivas (+1,25%, +0,86% y +0,02%, respectivamente), si bien éstas son notablemente inferiores a la de nuestro país.

En el periodo analizado y entre los países de la UE-15, España presenta el menor ratio de estaciones de servicio por cada 1.000 habitantes hasta el año 2000, pasando a partir del año 2001 a la tercera posición más baja. Así, en el año 2007, España tiene 0,20 puntos de venta por cada 1.000 habitantes, superando tan sólo a Alemania (0,18) y Reino Unido (0,13). En la posición opuesta se encuentran Grecia con 0,70 estaciones de servicio por cada 1.000 habitantes, Luxemburgo con 0,49 y Suecia e Italia con 0,39.

España junto con Grecia y Portugal son los únicos países de la UE-15 que en el periodo 1995-2007 han experimentado un aumento del número de estaciones de servicio por cada 1.000 habitantes, siendo la tasa de crecimiento acumulada del 1,6% en España, del 0,8% en Grecia y del 0,3% en Portugal. En sentido opuesto, los países que presentan los mayores descensos para dicho periodo son Reino Unido, Irlanda y Bélgica con tasas de decrecimiento del 6,4%, 6,1% y 4,7%, respectivamente.

Gráfico 2.3.3.: Evolución del número de EE.SS. por cada 1.000 km² en los países de la UE-15. Años 1995-2007

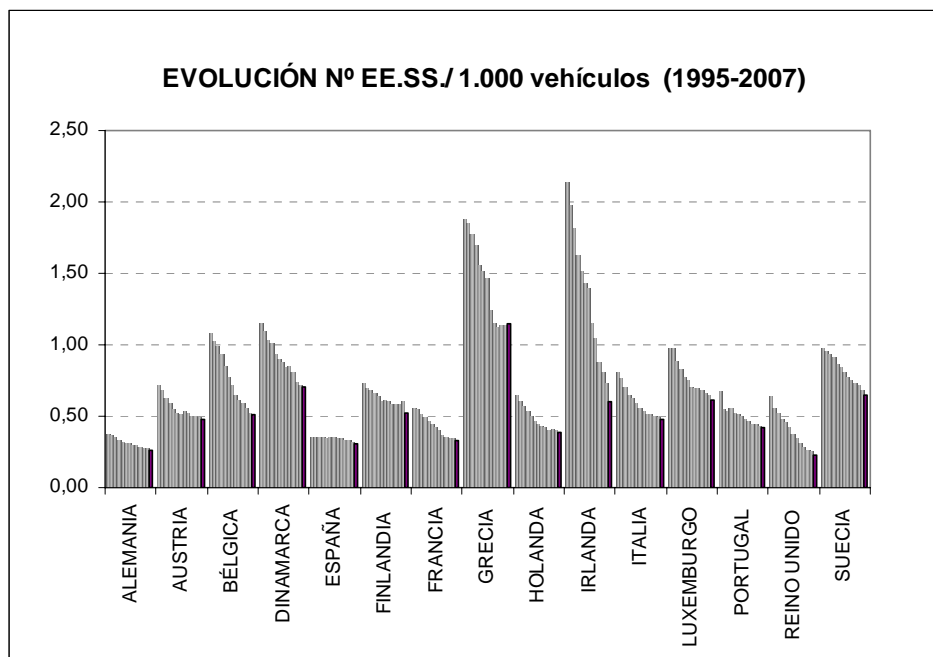


Fuente: CNE

En cuanto al número de puntos de venta por cada 1.000 km², a lo largo de todo el periodo analizado España presenta el segundo ratio más bajo de los países de la UE-15 (18,18 en 2007) superando únicamente a Finlandia (5,84). Por el contrario Bélgica, Holanda y

Suecia presentan los valores más altos (109,00, 87,80 y 87,46, respectivamente, en el año 2007).

Gráfico 2.3.4.: Evolución del número de EE.SS. por cada 1.000 vehículos en los países de la UE-15. Años 1995-2007



Fuente: CNE

Finalmente, si se analiza el número de estaciones de servicio por cada 1.000 vehículos, España ocupa de nuevo las posiciones más bajas de los países de la UE-15 durante todo el periodo analizado. En el año 2007 España presenta el tercer ratio más bajo con 0,30 puntos de venta por cada 1.000 vehículos, superando únicamente a Alemania (0,27) y a Reino Unido (0,23). En la posición opuesta se encuentran Grecia con 1,15 estaciones de servicio por cada 1.000 vehículos, Dinamarca con 0,70 y Suecia con 0,65.

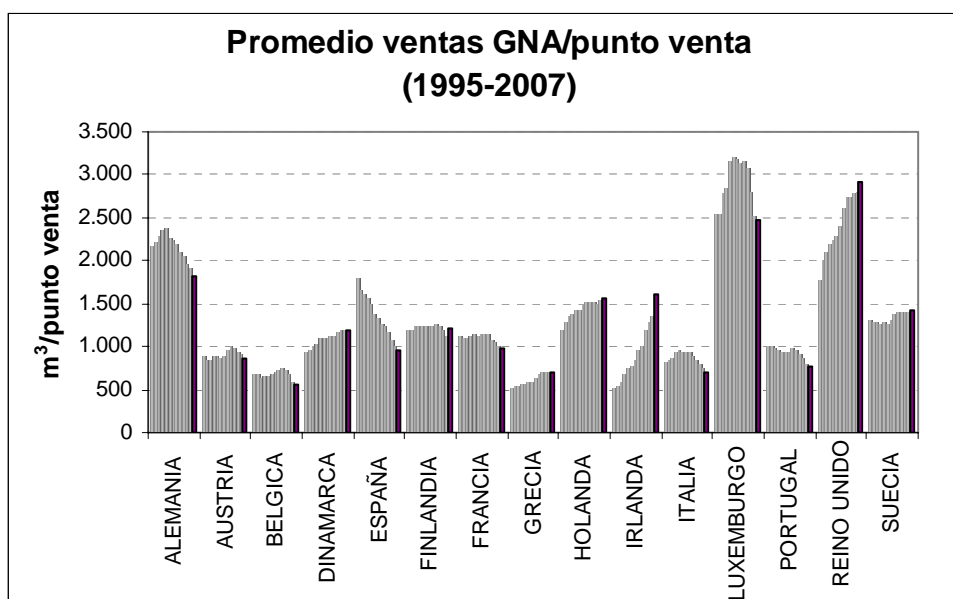
En todos los países de la UE-15 el número de estaciones de servicio por cada 1.000 vehículos se ha reducido durante el periodo 1995-2007, siendo España el país donde este descenso ha sido menor (-1,3%). A la inversa, los países que han experimentado un mayor descenso en este ratio son Irlanda (-10,0%), Reino Unido (-8,3%) y Bélgica (-6,0%).

En definitiva, a partir de todos estos datos se concluye que, pese al crecimiento de la red de estaciones de servicio española de los últimos años, los ratios representativos del

tamaño de la red se encuentran aún por debajo de los correspondientes a la media europea. Así, según datos referidos al año 2007, en España existe una estación de servicio por cada 4.933 habitantes, 3.303 vehículos y por cada 55 km², frente a la media europea de una instalación de suministro por cada 2.982 habitantes, 1.902 vehículos y 19 km².

Consecuentemente, el volumen medio de carburantes de automoción vendidos por instalación de suministro en España es uno de los más elevados de Europa, sobre todo en el caso del gasóleo A.

Gráfico 2.3.5.: Evolución de las ventas medias de gasolina por punto de venta en los países de la UE-15. Años 1995-2007



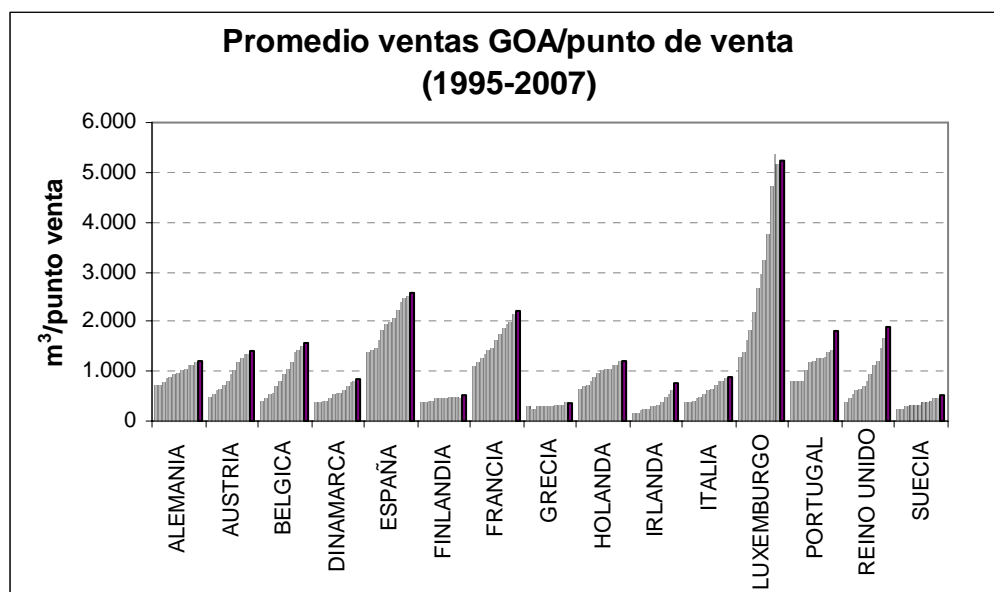
Fuente: CNE

En efecto, tal y como se desprende del gráfico anterior, referente a las ventas medias de gasolinas de automoción por instalación de suministro, durante los cinco primeros años del periodo temporal considerado, España se encuentra entre los cuatro países de la UE-15 con mayor volumen de ventas por estación de servicio. Sin embargo, a partir del año 2000, comienza a disminuir dicho rendimiento, pasando a ocupar la décima posición en el año 2007.

Este cambio ha venido propiciado, más que por el incremento progresivo de la red de estaciones de servicio, por la significativa disminución de la demanda de este carburante

(-25% entre 1995 y 2007) por la acusada dieselización del parque automovilístico en los últimos años²².

Gráfico 2.3.6.: Evolución de las ventas medias de gasóleo A por punto de venta en los países de la UE-15. Años 1995-2007



Fuente: CNE

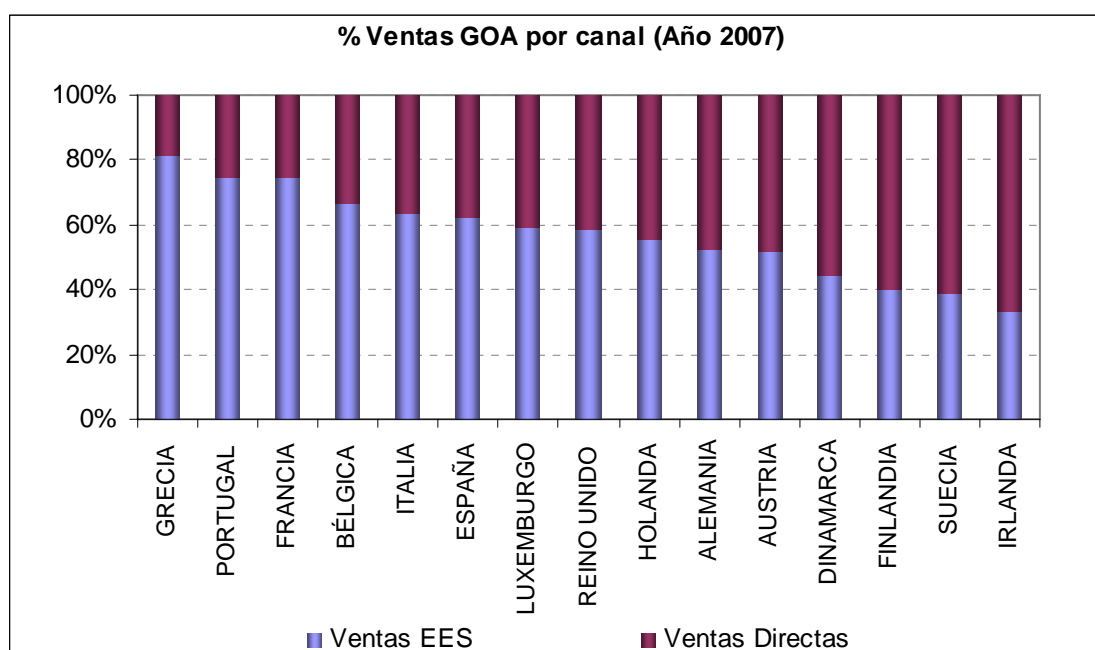
En relación a las ventas medias por punto de venta correspondientes a los suministros de gasóleo A, España ocupa la primera (1995-1996) y segunda posición (1997-2007) más elevada en el ranking de países de la UE-15, junto con Luxemburgo. La tendencia creciente de dicho ratio en España, que se observa de forma sostenida durante todo el periodo analizado, es el resultado de un incremento de las ventas de gasóleo A en estaciones de servicio de mayor magnitud que el registrado por el número de puntos de venta (incremento superior al 150 % vs. 37%), debido a la mencionada dieselización del parque automovilístico.

Cabe señalar, adicionalmente, que la evolución de este ratio en España se ha visto afectada por la traslación de las ventas de gasóleo A al canal de las ventas directas, especialmente significativa durante el periodo 1995-1999, si bien, a partir de entonces, los porcentajes de reparto entre canales han permanecido prácticamente inalterados. Este

²² Según datos de la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC), la matriculación de turismos diesel ha pasado del 33% en el año 1995 al 70% en el año 2007.

hecho sitúa a España, en el año 2007, en la décima posición de países de la UE-15 con mayor porcentaje de ventas directas de gasóleo de automoción, con el 37,5% del total de la demanda, superando tan sólo a Italia (36,2%), Bélgica (33,4%), Francia (25,6%), Portugal (25,0%) y Grecia (18,7%). En función de los datos de los últimos ejercicios, se espera una consolidación de esta situación de reparto entre canales de las ventas de este carburante.

Gráfico 2.3.7.: Reparto entre canales de distribución de las ventas de gasóleo A en los países de la UE-15. Año 2007



Fuente: CNE (datos a 2007, excepto Luxemburgo a 2006)

En conclusión, el tardío proceso de liberalización del mercado español de distribución de carburantes de automoción en relación con el resto de la UE-15, ha ocasionado que el número de puntos de venta en nuestro país haya sido, tradicionalmente, inferior al de los países de nuestro entorno. La tendencia aún creciente de la red española de estaciones de servicio, en contraposición con la evolución general decreciente de las redes europeas, ha convertido a España en el cuarto país europeo con un mayor número de instalaciones de suministro en 2007.

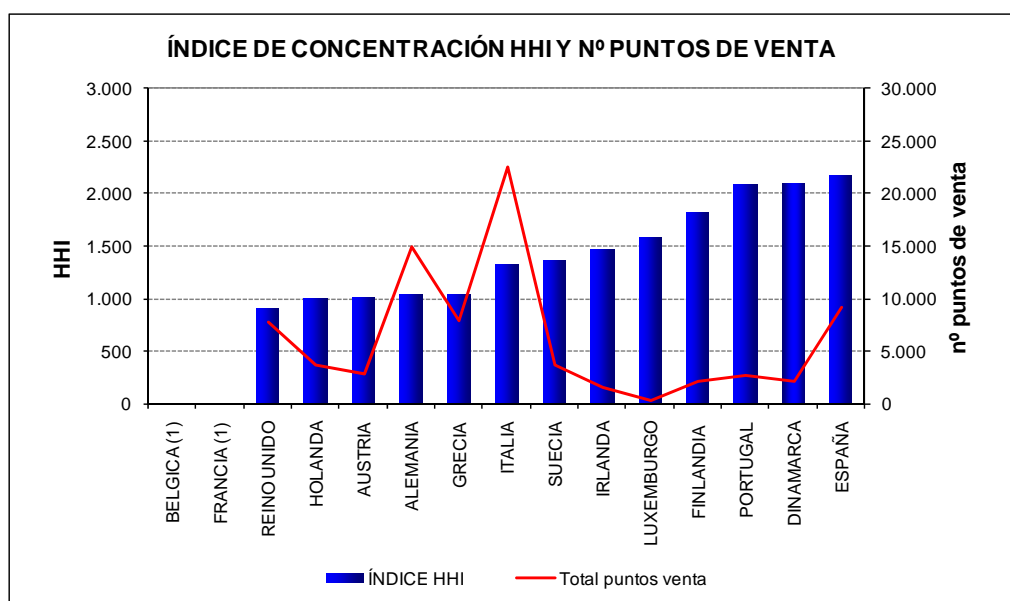
Sin embargo, a pesar de esta progresión, los ratios más representativos de la actividad de comercialización de carburantes a través de estaciones de servicio (nº EESS/habitante, nº

EESS/km² y nº EESS/vehículo) continúan siendo de los más bajos de Europa. En el mismo sentido, las ventas medias por punto de venta son de las más altas de la UE-15, fundamentalmente en el caso del gasóleo A.

2.3.2 Grado de concentración

Para analizar el grado de concentración de la actividad de comercialización de carburantes a través del canal de estaciones de servicio en los países de la UE-15 el parámetro que se ha empleado ha sido la cuota de mercado medida a partir del número de puntos de venta integrantes de la red de distribución de cada operador²³.

Gráfico 2.3.8.: Índice de concentración HHI y número de puntos de venta



Fuente: CNE (datos 2007, excepto Luxemburgo a 2006)

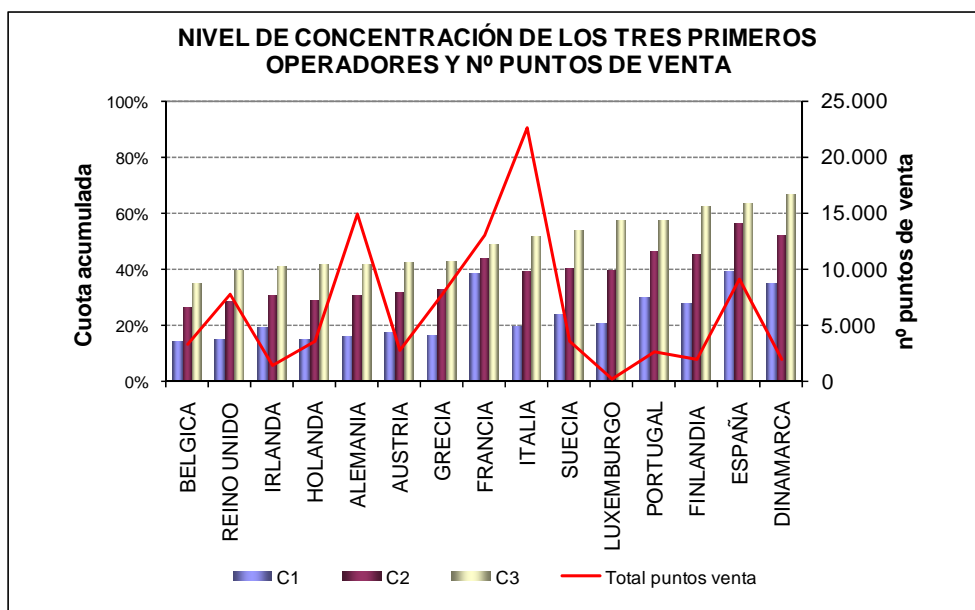
(1) No se dispone de la información desagregada necesaria para la aplicación del método HHI.

Según la última información disponible para el conjunto de países de la UE-15, referida a 2007, Reino Unido, Holanda y Austria son los países de la UE-15 que presentan los mercados más competitivos en términos de grado de concentración, con valores del índice HHI en torno a 1.000 (905, 993 y 1.013, respectivamente). Por otro lado, España, Dinamarca y Portugal son los países con mayor grado de concentración, con valores HHI

²³ No se ha empleado como parámetro para el análisis del grado de concentración la cuota de mercado medida en términos de volumen vendido por no disponer de esta información desagregada por operador a nivel europeo.

superiores a 2.000 (2.169, 2.092 y 2.081, respectivamente). España presenta, como se ve, el índice HHI más alto de la UE-15, situándose un 4% por encima del segundo más alto (Dinamarca) y un 140% por encima del más bajo (Reino Unido).

Gráfico 2.3.9.: Índice de concentración a partir de las cuotas de mercado de los tres primeros operadores y número de puntos de venta



Fuente: CNE (datos 2007, excepto Luxemburgo a 2006)

Nota: Para el cálculo del nivel de concentración de los tres primeros operadores presentes en Francia no se han considerado las cadenas de hipermercados, pese a controlar entre todas ellas el 36% del total de puntos de venta del país, dado que se carece de información desagregada por cadena de hipermercados.

En base a la cuota acumulada de los tres principales operadores de cada mercado nacional (ver gráfico anterior), Bélgica es el país con menor grado de concentración de la UE-15, mientras que Dinamarca, España y Finlandia son, por este orden, los países con mayor grado de concentración. Además, España es el país de la UE-15 en el que la cuota del principal operador, así como la cuota acumulada de los dos principales operadores, es más elevada.

Por tanto, a pesar de que en España hay aproximadamente 20 operadores al por mayor que realizan la comercialización de carburantes de automoción a través de su red de estaciones de servicio, se puede afirmar que el nivel de concentración en cuanto a número de puntos de venta es, en términos comparativos, uno de los más altos de Europa. El operador con mayor cuota (REPSOL) controla alrededor del 40% del total de

puntos de venta del país al tiempo que más del 60% de la red está suministrada en exclusiva por tan sólo tres compañías (REPSOL, CEPSA y BP).

El siguiente cuadro muestra la evolución de la red de estaciones de servicio en España durante el periodo 2003-2007 por compañía. De él se pueden extraer las características del mercado español de la distribución minorista de carburantes que se exponen a continuación, adicionales a las ya apuntadas:

1. El número de compañías presentes en el mercado de distribución minorista de carburantes en España ha disminuido, como resultado de la salida del mercado español de estaciones de servicio de compañías como Avanti, Total, Esso, Agip o Shell.
2. A pesar a las medidas introducidas a través del artículo 3 del RD-L 6/2000²⁴, el número de estaciones de servicio ubicadas en grandes superficies comerciales se mantiene estable desde el año 2004, en el entorno de los 200 puntos de venta.
3. Las estaciones independientes, no integradas en las redes de distribución de operadores al por mayor, suponen en 2007 en su conjunto tan sólo el 16% del total de instalaciones existentes en España.

²⁴ “Los establecimientos que, de acuerdo con el artículo 2.3 de la Ley 7/1996, de 15 de enero (RCL 1996\148 y 554), de Ordenación del Comercio Minorista, tengan la consideración de gran establecimiento comercial, incorporarán entre sus equipamientos, al menos, una instalación para suministro de productos petrolíferos a vehículos, para cuyo abastecimiento, con carácter preferente, no podrán celebrar contratos de suministro en exclusiva con un solo operador al por mayor de productos petrolíferos”.

Cuadro 2.3.1.: Red de estaciones de servicio en España (2003-2007)

	2007	2006	2005	2004	2003
Mayoristas	7.633	7.658	7.627	7.493	7.436
Repsol	3.602	3.621	3.633	3.616	3.611
Cepsa	1.560	1.540	1.536	1.550	1.517
BP	638	637	635	649	618
Disa	498	471	482	420	147
Agip	326	311	333	297	295
Galp	222	222	223	233	233
Meroil	203	200	198	204	199
Erg	112	121	128	122	134
Esergui	104	100	85	79	72
Esso	85	88	86	89	77
Chevron	61	61	60	57	56
Saras	44	46	7	-	-
Petrolifera Mare Nostrum	43	46	32	-	-
Kuwait	43	41	39	42	36
Oil invest	41	43	42	44	47
Petrolifera Canaria	32	33	31	-	-
Star Petroleum	6	7	5	-	-
Petrolifers Associats	5	6	6	-	-
Petrolifera Ducar	3	-	-	-	-
Campa Iberia	3	-	-	-	-
Petroleos Costa Dorada	2	-	-	-	-
Epenergy	-	50	50	-	-
Total	-	10	14	25	56
Soket	-	2	2	-	-
Berastegui	-	2	-	-	-
Shell	-	-	-	66	338
Hiper/ Supermercados	205	185	187	194	157
Otros	1.300	1.000	1.000	1.000	1.000
TOTAL	9.138	8.843	8.814	8.687	8.593

Fuente: AOP y CNE. Datos a 31 de diciembre

Nota: Las estaciones de servicio de SOCIEDAD CATALANA DE PETROLIS (PETROCAT) se han asignado equitativamente a sus accionistas REPSOL y CEPESA. AGIP y ESSO, en el año 2008, ceden su red de distribución a favor de GALP

Las operaciones societarias que han tenido lugar en los últimos años han implicado importantes cambios en la configuración de las redes de distribución de los operadores, y se han convertido en la alternativa más factible para ganar mayor penetración en el

mercado²⁵. Por esta vía, compañías como GALP y DISA han podido incrementar considerablemente su cuota de mercado.

En conclusión, España es uno de los países de la UE-15 con mayor nivel de concentración en la actividad de comercialización de carburantes de automoción a través del canal de estaciones de servicio. Destaca, singularmente, la cuota de mercado en número de puntos de venta del principal operador, que es aún la más elevada de Europa a pesar de la disminución experimentada en los últimos ejercicios. Por otra parte, se ha producido un proceso de consolidación de cuotas de mercado de determinados operadores gracias a procesos de concentración económica.

2.3.3 Estructura de relaciones verticales. Los contratos de agencia

Del total de instalaciones de suministro a vehículos existentes en España, tal y como se ha señalado en el epígrafe anterior, tan sólo el 16% son independientes. El 84% restante corresponde a instalaciones integradas en la red de distribución de un operador al por mayor²⁶. La mayor parte de éstas últimas instalaciones son titularidad del propio operador que, o bien gestiona los puntos de venta por sí o a través de filiales especializadas (instalaciones de vínculo COCO) o bien tiene cedida la gestión a un tercero mediante un contrato de cesión de los derechos de explotación del punto de venta (CODO). El resto de instalaciones pertenecientes a la red de un operador son titularidad del minorista y pasan a formar parte de dicha red en virtud de contratos de suministro de carburantes en

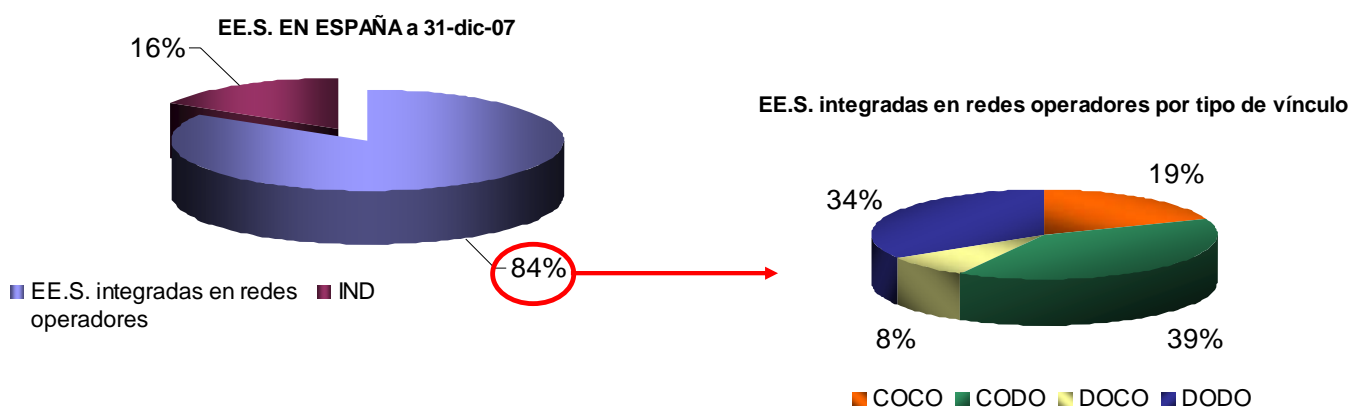
²⁵ Entre estas operaciones destacan las siguientes: 1) Año 2002: el Grupo CEPSA adquiere la COMPAÑÍA DE PETRÓLEOS AVANTI (61 puntos de venta); 2) Año 2003: SARAS ENERGÍA cede su red de instalaciones de suministro a favor de AGIP ESPAÑA (129 puntos de venta), ERG adquiere 60 estaciones de servicio de CEPSA y se materializa la operación entre TOTALFINAELF ESPAÑA, AGIP ESPAÑA y PETROGAL ESPAÑOLA, por la cual la primera cede a favor de las segundas 171 estaciones de servicio y su filial GESOIL; 3) Año 2004: el Grupo DISA adquiere gran parte de las actividades comerciales del Grupo SHELL en España, incluyendo su red de estaciones de servicio; 4) Año 2006: CAPRABO cede su red de instalaciones a SARAS ENERGÍA; 5) Año 2007: DISA PENÍNSULA formaliza la compra a TOTAL ESPAÑA de 4 estaciones de servicio, además de su negocio de ventas directas y la sociedad PETROLI; 6) Año 2008: GALP ENERGÍA adquiere la red de estaciones de servicio de AGIP ESPAÑA y de ESSO ESPAÑOLA (220 y 85 puntos de venta, respectivamente), SARAS ENERGÍA adquiere 81 instalaciones de suministro titularidad de ERG y la petrolera DYNEFF se instala de nuevo en el mercado minorista en España.

²⁶ En la regulación española se entiende por red de distribución (artículo 4 del RD-L 6/2000) 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 el operador al por mayor tenga suscritos contratos de suministro en exclusiva con el titular de la instalación.

exclusiva (DODO) o les son cedidas a los operadores para su gestión mediante contratos de arrendamiento (DOCO).

En definitiva, casi el 85% de las instalaciones de suministro forman parte de la red de distribución de un operador al por mayor y, de éstas, prácticamente el 66% quedan integradas en dicha red mediante un vínculo “fuerte” (de larga duración), lo cual dificulta la entrada de posibles nuevos competidores.

Gráfico 2.3.10.: Estaciones de servicio en España a 31 de diciembre de 2007



Fuente: CNE

Además, el régimen jurídico-económico del suministro de carburantes mayoritario es el de comisión. Esta relación contractual ha suscitado una larga y densa discusión doctrinal y jurisprudencial en relación con la aplicación de las normas de defensa de la competencia (arts. 81.1 TCE y 1 LDC) a los acuerdos de suministro en exclusiva de carburantes concertados entre los operadores al por mayor y los minoristas, especialmente en lo referente a su duración máxima y a la determinación de a quien corresponde la capacidad de fijación de los precios de venta de los carburantes.

Quizá lo mas relevante en esta discusión, a los efectos de este informe, sea destacar que se ha venido imponiendo una línea interpretativa por parte del TJCE sobre el alcance de las cláusulas de fijación de precios de venta al público de los carburantes comercializados a través de estaciones de servicio (y sobre la duración máxima de los acuerdos de suministro en exclusiva), a la vista del artículo 81.1 TCE y de los Reglamentos comunitarios de exención, contenida principalmente en sus recientes sentencias de 14 de diciembre de 2006 y de 11 de septiembre de 2008...

[...]

[...]

En definitiva, un porcentaje elevado de las instalaciones de suministro existentes en España forma parte, mediante un vínculo fuerte, de la red de distribución de operadores al por mayor, con el consiguiente efecto de restricción de entrada al mercado y, adicionalmente, la capacidad de fijación de precios de los carburantes radica, a día de hoy, en una amplísima mayoría de los casos, en el propio operador al por mayor, con los consiguientes efectos sobre el nivel de competencia intramarca e intermarca. Por tanto, las relaciones verticales entre suministradores y minoristas constituyen uno de los aspectos determinantes para garantizar el nivel de competencia efectiva en el mercado de distribución minorista de carburantes a través de estaciones de servicio.

[...]

2.3.4 Supervisión del mercado de distribución minorista

En el mercado de los productos derivados del petróleo, los precios de los carburantes de automoción en instalaciones de suministro a vehículos ofrecen una información relevante sobre el grado de competencia en el sector, por lo que la CNE hace un seguimiento de los mismos con un doble enfoque. Por un lado, analiza la evolución mensual de los precios (antes y después de impuestos) y márgenes brutos de comercialización de la gasolina y gasóleo de automoción en España en comparación con la de las principales medias europeas (informes de supervisión “macro”). Por otro, elabora informes de supervisión del mercado de estaciones de servicio en ámbitos territoriales reducidos (informes de supervisión “micro”) que pretenden obtener conclusiones diferenciales en relación con los informes anteriores, asumiendo, tal como se ha considerado tradicionalmente por las autoridades de defensa de la competencia, la existencia de un componente local en la dimensión geográfica del mercado relevante.

Informes de supervisión “macro”

En ocasiones, de forma excepcional, las observaciones o conclusiones extraídas de estos informes “macro” han derivado en la apertura de expedientes informativos con objeto de identificar las razones existentes, en su caso, que expliquen la posición relativa de España respecto a Europa. Este es el caso del expediente informativo incoado por decisión del Consejo de Administración de la CNE en noviembre de 2007 y culminado en julio de 2008²⁷.

²⁷ Las observaciones que motivaron la apertura del mencionado expediente fueron: 1) un mantenimiento sostenido de los precios antes de impuestos de los carburantes de automoción en España por encima de los correspondientes a las medias europeas UE-14 y UE-6 desde el año 2004; 2) en 2007, una tendencia general creciente del diferencial de precios respecto a la UE-14 hasta noviembre, mes en el que se invierte esta situación; y 3) una recuperación del signo positivo de dicho diferencial a partir del citado mes, volviendo a situarse el precio antes de impuestos de España sostenidamente por encima del europeo.

En dicho expediente informativo, como resultado del análisis detallado de la evolución, a lo largo de un periodo lo suficientemente amplio (2003-2007), de los distintos componentes de coste que sirven para la formación de los precios en España de los carburantes en instalaciones de suministro a vehículos, así como de la evolución del margen unitario de los operadores y del comportamiento de los precios antes de impuestos (y después de descuentos) aplicados por cada uno de ellos, con objeto de identificar el intervalo de precios (“banda de precios”) existente en cada momento²⁸, se extrajeron, entre otras, las siguientes conclusiones relevantes referidas al periodo objeto de análisis:

- 1.- El coste de aprovisionamiento de los carburantes de automoción en España se ajusta a las cotizaciones de dichos productos en los mercados internacionales de referencia, lo que se corresponde con el funcionamiento normal de un mercado abierto e internacional como el de los derivados del petróleo.
- 2.- El margen mayorista unitario de la gasolina supera en más del doble al del gasóleo A, si bien para ambos carburantes su evolución temporal presenta un perfil decreciente.
- 3.- Lo anterior no impidió el incremento de la diferencia entre el precio antes de impuestos neto de descuentos y el coste de aprovisionamiento (PAI-MP), mayor en el caso de la gasolina que en el del gasóleo A, impulsada fundamentalmente por el aumento de los costes asociados al punto de venta, en concreto de la retribución al canal.
- 4.- Para ambos carburantes, el precio medio ponderado, antes de impuestos, se sitúa por lo general, más próximo al límite superior de la banda de fluctuación de precios (precio máximo) que al límite inferior (precio mínimo).
- 5.- La amplitud de dicha banda de precios es menor en el caso de la gasolina que en el del gasóleo A. Este hecho, unido al mayor margen mayorista de la gasolina, permite

²⁸ A tal efecto, se solicitó, para los años 2003 a 2007, ambos inclusive, información mensualizada referida a la gasolina 95 y gasóleo A, a 15 operadores al por mayor de productos petrolíferos cuya cuota conjunta supone el 96% del mercado español, relativa a precios, volúmenes, costes de aprovisionamiento, costes de logística, costes asociados al punto de venta, costes de mantenimiento de existencias mínimas de seguridad y costes de estructura.

apuntar la existencia de una mayor posibilidad de actuación competitiva en este carburante.

Cuadro 2.3.2.: Componentes de coste Gasolina 95

c€/lt	2003	2004	2005	2006	2007	CAGR 2007 vs 2003	CAGR POND. 2007 vs 2003
PAI neto* - MP	10,79	11,02	10,83	11,03	11,51	1,64%	
EMS	0,5189	0,5336	0,5561	0,6168	0,6937	7,53%	0,40%
Tasa CNE	0,0106	0,0106	0,0106	0,0106	0,0106	0,00%	0,00%
Logística primaria	0,7752	0,8008	0,8275	0,8620	0,8649	2,78%	0,21%
Logística capilar	0,5015	0,4966	0,5135	0,5036	0,5176	0,79%	0,04%
Costes punto venta	6,1337	6,3570	6,5564	6,6667	6,9442	3,15%	1,87%
Margen mayorista (antes de otros costes)	2,8465	2,8194	2,3686	2,3702	2,4791	-3,40%	-0,79%

*PAI neto después de descuentos

Fuente: Compañías y CNE

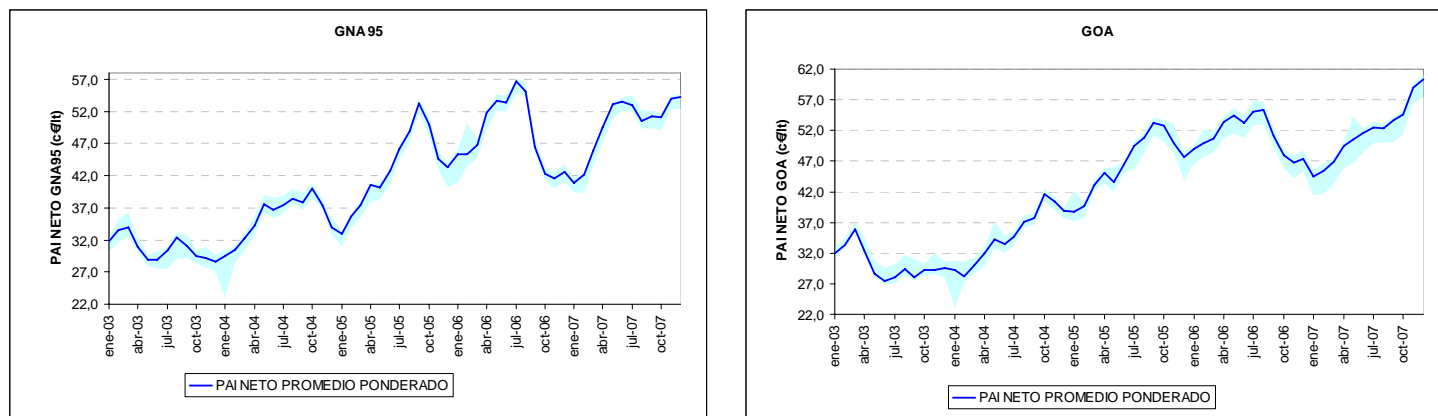
Cuadro 2.3.3.: Componentes de coste Gasóleo A

c€/lt	2003	2004	2005	2006	2007	CAGR 2007 vs 2003	CAGR POND. 2007 vs 2003
PAI neto* - MP	9,44	8,95	8,99	9,74	9,93	1,27%	
EMS	0,5088	0,5139	0,5465	0,6137	0,6917	7,98%	0,49%
Tasa CNE	0,0119	0,0119	0,0119	0,0119	0,0119	0,00%	0,00%
Logística primaria	0,8428	0,8430	0,8969	0,8815	0,9008	1,68%	0,16%
Logística capilar	0,5756	0,5697	0,5917	0,5744	0,5882	0,54%	0,03%
Costes punto venta	5,9040	6,1227	6,3022	6,4158	6,6434	2,99%	2,00%
Margen mayorista (antes de otros costes)	1,5941	0,8843	0,6441	1,2413	1,0902	-9,06%	-1,05%

*PAI neto después de descuentos

Fuente: Compañías y CNE

Gráfico 2.3.11.: Evolución de la banda de fluctuación de precios



Fuente: Compañías y CNE

En definitiva, las principales conclusiones del mencionado expediente informativo vinieron a confirmar que la estructura de mercado existente en la comercialización de carburantes de automoción en España a través del canal de estaciones de servicio explica la configuración de los precios y su nivel de dispersión, poniéndose de manifiesto en el mismo la conveniencia de intensificar la supervisión de la distribución de carburantes y la mayor posibilidad de actuación competitiva para la gasolina.

Con fecha 23 de octubre de 2008 el Consejo de Administración de la CNE ha acordado la apertura de un nuevo expediente informativo sobre la evolución del precio de los carburantes en España, en esta ocasión referido al ejercicio 2008, posteriormente ampliado al primer cuatrimestre de 2009, a fin de determinar las razones de la evolución de los márgenes brutos de distribución, especialmente de la gasolina 95.

Informes de supervisión “micro”

Similares conclusiones, en cuanto al nivel de competencia, se han extraído de los informes de supervisión “micro” de áreas concretas de la geografía española que se han elaborado hasta la fecha de este informe²⁹.

²⁹ Se han elaborado un total de 9 informes: áreas de influencia de Vigo (Ref. Web: 56/2007), Jerez de la Frontera (Ref. Web: 69/2007), Vitoria (Ref. Web: 81/2007), AP-7 La Junquera – Barcelona (Ref. Web: 15/2008), Valladolid (Ref. Web: 86/2008), Autovía A2 Madrid – Zaragoza: Salida R-2 hasta Z-40 (Ref. Web: 102/2008), Coruña (Ref. Web: 112/2008), Don Benito (Ref. Web: 140/2008) y Benavente (Ref. Web: 12/2009).

El objetivo de estos informes es revisar el comportamiento de los precios aplicados en estaciones de servicio dentro de áreas geográficas reducidas, con objeto de tener un muestreo suficiente de zonas concretas cuyas particularidades pasarían desapercibidas en los análisis macro. Así, los análisis macro muestran tendencias generales del mercado, alertando de posibles anomalías a nivel global. Sin embargo, no detectan problemas de competencia específicos. La supervisión micro de la CNE cubre este aspecto permitiendo un análisis detallado de un número de estaciones de servicio que supone entre el 5 y el 10% de la red cada año.

Para ello, en cada informe, se tratan y analizan los precios de los carburantes comercializados durante un semestre concreto en las instalaciones de suministro a vehículos situadas en una zona geográfica o área de influencia seleccionada, extrayéndose conclusiones sobre las instalaciones que aplican el mayor número de días el precio más alto y más bajo, sobre el diferencial de precios entre instalaciones, sobre el nivel de competencia tanto intramarca como intermarca, sobre la comparación de precios y márgenes del entorno seleccionado con las medias nacionales, así como, cuando la ocasión lo requiere, sobre el análisis de los precios según la ubicación de las instalaciones.

Los precios analizados³⁰ se corresponden con los precios de venta al público aplicados en aparato surtidor, antes de la aplicación de posibles descuentos, efectivos a través del uso de tarjetas de pago, puntos canjeables u otros instrumentos de aplicación de descuentos³¹.

Dichos precios, así como el resto de información que sirve de base para la elaboración de estos informes “micro”, se obtienen a partir de la información que distintos sujetos obligados deben remitir al Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, en cumplimiento

³⁰ En todos los informes elaborados hasta la fecha el análisis de precios se ha limitado a la gasolina 95 I.O. y al gasóleo A, en atención a los elevados coeficientes de correlación obtenidos entre los precios del mencionado grado de gasolina con el de la de 98 I.O. y entre el del gasóleo A con el denominado “nuevo gasóleo” o gasóleo de características mejoradas, lo que ha permitido trasladar a los precios de los carburantes no analizados las mismas conclusiones alcanzadas, con carácter general, respecto a los de los carburantes analizados.

³¹ No se dispone de información con el grado de desagregación necesario para realizar el análisis de precios después de la aplicación de descuentos.

de lo dispuesto en la Orden ITC/2308/2007³², de 25 de julio, disposición vigente desde el 1 de noviembre de 2007 y que vino a derogar a la Orden ITC/1201/2006, de 19 de abril y a la Resolución de 17 de julio de 2000³³, que anteriormente regulaban dicha obligación de remisión de información.

La vigente Orden ITC/2308/2007, al igual que la Orden a la que deroga, considera como sujetos obligados al envío de la información no sólo a los operadores al por mayor y a los titulares de las estaciones de servicio independientes sino también a *“Los titulares de los derechos de explotación de las instalaciones que un operador al por mayor tenga en régimen de cesión de la explotación por cualquier título habilitante, así como a los titulares de las instalaciones con las que el operador al por mayor tenga suscritos contratos de suministro en exclusiva”*, quedando así plasmadas las recomendaciones de la CNE³⁴ al respecto.

Las principales conclusiones extraídas en materia de competencia de estos informes son las siguientes:

1. Por compañías, el grado de concentración en número de puntos de venta del operador con mayor presencia en cada mercado es, por lo general, elevado, oscilando entre el 40% (Don Benito) y el 71% (La Coruña), siendo REPSOL dicho operador mayoritario en todas las áreas analizadas.
2. Por instalaciones, las que por lo general aplican los precios más altos suelen ser las pertenecientes a la red de distribución de operadores integrados verticalmente. Por el

³² Orden ITC/2308/2007, de 25 de julio, por la que se determina la forma de remisión de información al Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, sobre las actividades de suministro de productos petrolíferos.

³³ Orden ITC/1201/2006, de 19 de abril, por la que se determina la forma de remisión de información al Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, sobre las actividades de suministro de productos petrolíferos.

Resolución de 17 de julio de 2000, de la Dirección General de Política Energética y Minas, por la que se dispone la información a remitir a la Dirección General de Política Energética y Minas de acuerdo con el artículo 4 del Real Decreto-Ley 6/2000, de 23 de junio, de medidas urgentes de intensificación de la competencia en mercados de bienes y servicios.

³⁴ Informe 22/2005 (Ref. web: 41/2005): Informe preceptivo sobre la propuesta de Orden Ministerial de lo que luego sería la Orden ITC/1201/2006. Aprobado por el Consejo de Administración de la CNE con fecha 1 de diciembre de 2005.

Informe 7/2007 (Ref. web: 30/2007): Informe preceptivo sobre la propuesta de Orden Ministerial de lo que luego sería la Orden ITC/2308/2007. Aprobado por el Consejo de Administración de la CNE con fecha 12 de marzo de 2007.

contrario, los más bajos corresponden, mayoritariamente, a instalaciones independientes, destacando entre ellas las ubicadas en grandes superficies comerciales³⁵.

3. En relación al nivel de competencia, analizando la dispersión y banda de fluctuación de los precios de venta al público de los carburantes se ha observado que:

- En promedio, la diferencia existente entre los precios diarios aplicados en el total de instalaciones analizadas en las 9 áreas es inferior a 2,8 c€/lt para la gasolina 95 y a 2,5 c€/lt para el gasóleo A. Las menores diferencias se corresponden al entorno de Vigo, donde no superan los 1,78 c€/lt y 1,06 c€/lt, respectivamente.
- Por lo general (en 6 de los 9 informes), la diferencia promedio existente entre los precios diarios (amplitud promedio de la banda de precios) es mayor en el caso de la gasolina 95 que en el del gasóleo A, lo cual puede no obstante deberse a que los precios considerados no incluyen, como se ha dicho, posibles descuentos.
- En todos los entornos analizados hasta la fecha, el número máximo de alternativas diarias de precio para la gasolina 95 supera al del gasóleo A, con la excepción de la autovía A-2 y la autopista AP-7, zonas en las que ambos carburantes presentan el mismo número máximo de alternativas diarias de precios, y el área de influencia de Don Benito, donde el número de alternativas para el gasóleo A supera al de la gasolina 95.
- Existe un mínimo de un 29% de instalaciones que aplican diariamente el mismo precio en los entornos analizados (en el tramo R-2/ Z-40 de la Autovía A-2) y un máximo del 75% (en La Coruña), aproximándose dicho precio dominante, por lo general, para ambos carburantes, más al precio máximo diario (límite superior de la banda de precios) que al precio mínimo (límite inferior)³⁶.

³⁵ Con la excepción de la cadena de hipermercados CARREFOUR, la cual presenta, para ambos carburantes, el precio diario medio más alto en un elevado porcentaje de los días analizados. Es tan sólo aplicando los descuentos en carburante ofrecidos por la compañía (condicionados a la compra superior a determinado importe en el propio establecimiento o al abono del precio del carburante con instrumentos de pago de la compañía) cuando dichos precios de venta al público pasan a ser, con carácter general, los precios mínimos diarios.

³⁶ Excepto en el tramo R-2/ Z-40 de la Autovía A-2, Benavente y Don Benito, para el caso de la gasolina 95.

En línea con todo lo expuesto, se observa que, tanto para la gasolina 95 como para el gasóleo A, existe un elevado grado de alineamiento de precios entre las distintas instalaciones, con independencia de la red del operador a la que, en su caso, pertenecen.

4. Respecto al análisis intramarca, se ha observado en todos los entornos analizados hasta el momento, que los precios de las instalaciones integradas en la red de un mismo operador parecen establecerse de forma indiferente al tipo de vínculo en virtud del cual se integran en dicha red, lo que se manifiesta, por lo general, en la aplicación de los mismos precios de venta al público en las instalaciones ubicadas en una misma zona geográfica aunque, en ocasiones, con ciertos decalajes temporales.

Este hecho pone de manifiesto el mayoritario seguimiento por parte de los minoristas de los precios recomendados por su respectivo suministrador, lo cual podría, además, dada la generalización de esta práctica, llegar a propiciar una homogeneidad de precios a nivel horizontal entre las distintas redes de distribución, es decir, unas condiciones limitadas de competencia tanto intramarca como intermarca.

5. Por otro lado, en los entornos hasta ahora analizados en los que no es de aplicación el tramo autonómico del Impuesto de Ventas Minoristas de Determinados Hidrocarburos (Jerez de la Frontera, Vitoria, Valladolid, un tramo de la autovía A2, Don Benito y Benavente), el precio antes de impuestos tanto de la gasolina 95 como del gasóleo A es superior a la media nacional. Además, en estas áreas el margen bruto de comercialización, fundamentalmente el del gasóleo A, es también, por lo general, superior al de la media nacional.

Conclusiones sobre el nivel de competencia

En definitiva, las conclusiones extraídas de los informes de supervisión vienen una vez más a poner de manifiesto las características ya apuntadas en cuanto al nivel de competencia en el mercado español de distribución minorista de carburantes de automoción a través de estaciones de servicio. El bajo nivel de competencia tanto intermarca como intramarca conduce a un alineamiento general de los precios de venta al público en las instalaciones de suministro, con independencia del operador a cuya red pertenezcan y al vínculo en virtud del cual pasan a formar parte de su red.

Este alto nivel de alineamiento puede explicarse por la existencia en el mercado español de distribución de carburantes de automoción de características estructurales y de producto que, tradicionalmente, se han considerado desincentivadoras de la competencia, algunas de ellas, como se ha visto a lo largo de este informe, más intensas en España que en el resto de mercados europeos: 1) alta concentración de oferta; 2) alto nivel de integración vertical de las principales compañías; 3) alta transparencia de precios en un mercado concentrado; 4) crecimiento moderado (en los últimos ejercicios incluso decrecimiento) del mercado; 5) rigidez de la demanda a las variaciones de los precios; 6) homogeneidad del producto y consiguiente sustituibilidad intermarca; 7) barreras de entrada asociadas principalmente a las inversiones necesarias para crear una red con tamaño mínimo eficiente; y 8) bajo poder de compra de los demandantes (especialmente en relación con el canal extra-red).

Teniendo en cuenta estas características y las singularidades del mercado español puestas de manifiesto a lo largo de este informe, en el epígrafe siguiente se formulan algunas propuestas de reforma regulatoria para favorecer el grado de competencia en el mismo.

3 PROPUESTAS DE REFORMA PARA REFORZAR EL GRADO DE COMPETENCIA EFECTIVA EN EL SECTOR

3.1 Medidas de impulso de la competencia aplicadas hasta ahora

En los últimos años se han aprobado en España una serie de medidas tendentes a aumentar el grado de competencia efectiva en el sector de hidrocarburos líquidos. Especialmente relevante en este impulso fue el RD-L 6/2000, de 23 de junio en el que, con el objetivo de incidir en aquellos aspectos que dificultaban o retrasaban una competencia efectiva, se incluyeron las siguientes medidas: 1) en el mercado logístico se impusieron restricciones de participación en el capital social de CLH para promover una apertura de su accionariado (*artículo 1*) y se garantizó la publicidad de los precios y condiciones de acceso al sistema a través de la Comisión Nacional de Energía (*artículo 2*); 2) en cuanto al fomento de la competencia en la distribución minorista de carburantes, se fomentó la instalación de estaciones de servicio en grandes superficies comerciales, en base al impulso que este tipo de instalaciones había permitido sobre el nivel de

competencia en países como Francia (*artículo 3 y disposición transitoria primera*); 3) en relación a la estructura del mercado, se limitó el número de instalaciones de suministro de los dos principales operadores (*artículo 4*); y 4) al objeto de conferir una mayor transparencia al sector, se impuso la obligación de comunicar los precios de los carburantes suministrados por las estaciones de servicio a fin de aportar a los consumidores un adecuado nivel de información (*artículo 5*).

Con anterioridad, el Real Decreto-Ley 15/1999³⁷ ya había establecido, con la misma intención de fomentar un mayor grado de transparencia en el sector, la obligación de colocar carteles informativos en los accesos a las autopistas y carreteras estatales indicando el tipo, precio y marca de los carburantes comercializados en las estaciones de servicio más próximas³⁸. Además, introdujo determinados criterios de preferencia en la adjudicación de concesiones de explotación de instalaciones de suministro en áreas de servicio en las carreteras estatales que permitieran un menor grado de concentración de puntos de venta suministrados por el mismo operador.

La aplicación de todas estas medidas, tendentes a facilitar la comercialización al por mayor con actuaciones en la logística primaria y a promover una mayor competencia en la distribución minorista, no siempre han tenido, sin embargo, la eficacia pretendida.

3.2 Propuestas CNE

A continuación se relacionan una serie de propuestas, tanto de supervisión como de reforma regulatoria, para reforzar el grado de competencia en el sector de hidrocarburos líquidos, basadas en el análisis descriptivo que se ha realizado en la primera parte de este informe.

³⁷ Real Decreto-Ley 15/1999, de 1 de octubre, por el que se aprueban las medidas de liberalización, reforma estructural e incremento de la competencia en el sector de hidrocarburos.

³⁸ Posteriormente (Ley 53/2002, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Fiscal), se permitió que la obligación de información mediante carteles pudiera cumplirse, alternativamente, mediante el acogimiento a la obligación de remisión de precios derivado del artículo 5 del RD-L 6/2000, exclusivamente para las estaciones de servicio ubicadas en carreteras estatales.

a) Sobre el acceso al suministro de hidrocarburos líquidos

Los operadores independientes, no integrados verticalmente, son habitualmente agentes generadores de competencia en los mercados de distribución de hidrocarburos líquidos en los que se hallan presentes. Por ello es preciso seguir garantizando el acceso de los operadores sin capacidad de refinación en España a los productos refinados en condiciones comercialmente equitativas.

Así, teniendo en cuenta el peso creciente de las importaciones en la satisfacción de la demanda de productos petrolíferos en España, se proponen las siguientes actuaciones:

- 1) Garantizar la ausencia de discriminaciones en las condiciones de transporte y almacenamiento de los productos refinados procedentes de la importación. Teniendo en cuenta la práctica inexistencia, hasta la fecha, de conflictos de acceso a las infraestructuras logísticas, parece suficiente para conseguir este objetivo mantener la actual actividad supervisora que de este mercado lleva a cabo la CNE. No obstante, si se detectaran en el futuro restricciones de acceso para los productos importados derivadas del trato discriminatorio en relación con los productos petrolíferos procedentes de las refinerías españolas, resultaría procedente (además de instar los mecanismos legalmente previstos para sancionar eventuales conductas anticompetitivas) promover modificaciones regulatorias.

En este sentido, si se entendiera oportuno concretar el mandato del Consejo de Ministros al MITyC para presentar una propuesta de reforzamiento de la independencia de las empresas que realizan actividades de transporte de hidrocarburos líquidos en España³⁹, se propone incluir en dicha propuesta criterios de preferencia en la entrada en el capital social de CLH de los operadores que realizan actividades de importación de carburantes y combustibles líquidos en territorio español.

- 2) Minimizar las restricciones al comercio intracomunitario de productos petrolíferos, especialmente en el ámbito de las especificaciones técnicas de los carburantes.

³⁹ Acuerdo por el que se adoptan mandatos para poner en marcha medidas de impulso a la productividad, aprobado por el Consejo de Ministros con fecha 25 de febrero de 2005.

A este respecto hay que recordar que en determinados países europeos se han adoptado, recientemente, al margen del ámbito de las instituciones de normalización europeas, especificaciones técnicas de gasolinas y gasóleos de automoción con el objetivo de cumplir sus respectivos calendarios nacionales de introducción de porcentajes obligatorios mínimos de biocarburantes. El cumplimiento de estos objetivos implica, en efecto, la integración de los biocarburantes en la cadena de distribución de los carburantes fósiles y la consiguiente modificación de las especificaciones de los carburantes de automoción para permitir la incorporación de un mayor volumen de biocarburantes.

En consecuencia se recomienda que, tanto en el proceso de transposición al ordenamiento jurídico español de la Directiva comunitaria de calidad de carburantes⁴⁰, como en la adopción, en el ámbito normativo español de especificaciones técnicas de mezclas etiquetadas de carburantes fósiles con biocarburantes y de biocarburantes puros, se integren las conclusiones más recientes que, en cada momento, resulten del trabajo de normalización realizado en el seno del CEN y se facilite la pronta adaptación de las especificaciones a los novedades de dicho proceso de normalización europeo, a fin de garantizar la compatibilidad de especificaciones técnicas y medioambientales a nivel europeo y la consiguiente posibilidad de intercambios intracomunitarios.

b) Sobre la distribución minorista de carburantes a través de estaciones de servicio

España, como se ha visto, presenta uno de los mercados más concentrados de Europa en la distribución de carburantes de automoción a través de instalaciones de suministro a vehículos. Este grado de concentración junto con el control que los operadores al por mayor ejercen sobre los precios de venta al público de los carburantes en sus respectivas redes de distribución, explican el grado de competencia tanto intramarca como intermarca, que se traduce en un alto nivel de alineamiento de precios y en márgenes de comercialización comparativamente altos en relación con las medias europeas.

⁴⁰ Directiva 2009/30/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, por la que se modifica la Directiva 98/70/CE en relación con las especificaciones de la gasolina, el diesel y el gasóleo, se introduce un mecanismo para controlar y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, se modifica la Directiva 1999/32/CE del Consejo en relación con las especificaciones del combustible utilizado por los buques de navegación interior y se deroga la Directiva 93/12/CEE.

Por otro lado, mientras se mantenga el actual nivel de concentración y las barreras para la construcción de nuevos puntos de venta, es posible suponer que las medidas de fomento de la transparencia en precios y la traslación de la capacidad de fijación de precios de venta a los minoristas, pudieran provocar un efecto contrario al pretendido en relación con el nivel de precios de los carburantes.

En consecuencia, se proponen las siguientes actuaciones:

- 1) Estudiar las alternativas y los efectos de una hipotética reordenación de las cuotas de mercado, medidas en volumen de producto vendido, con objeto de alcanzar índices de concentración acordes con otros mercados europeos (de acuerdo con los gráficos 2.3.8 y 2.3.9). Este análisis, como mínimo, habría de considerar, por un lado, los plazos de vencimiento anual de los contratos de suministro en exclusiva suscritos por los operadores con sus minoristas, a fin de valorar las diversas alternativas que, en cuanto a contenido y plazos, permitirían la reordenación de cuotas en atención a la duración de los contratos y, por otro, las oportunas restricciones en el reparto geográfico de las cuotas resultantes.
- 2) Identificar aquellos aspectos regulatorios que retrasan o encarecen innecesariamente el proceso de apertura de nuevas instalaciones de suministro a vehículos, proponiendo las medidas correctoras oportunas. En concreto, la CNE revisará la normativa técnica de aplicación⁴¹ a fin de instar la introducción de mejoras de carácter técnico (por la vía de innovación tecnológica) y de simplificación administrativa de los procedimientos de autorización correspondientes que pudieran suponer menores costes de construcción sin menoscabar la seguridad y la protección medioambiental de las instalaciones. Fuera del ámbito puramente energético, se revisará igualmente la normativa en materia de ordenación del territorio y de carreteras para identificar, en dichos campos, aspectos adicionales cuya modificación pudiera agilizar el tiempo necesario para la construcción de nuevos puntos de venta, realizando a tal efecto las propuestas pertinentes al órgano administrativo competente.

⁴¹ ITC MI-IP04, “Instalaciones para suministros a vehículos”, aprobada mediante Real Decreto 1523/1999, de 1 de octubre, por el que se modifica el Reglamento de instalaciones petrolíferas, aprobado por el Real Decreto 2085/1994, de 20 de octubre.

- 3) Llevar a cabo el desarrollo reglamentario, aún pendiente, de la Ley de Hidrocarburos en lo referente a la actividad de distribución de hidrocarburos líquidos, con objeto de fomentar, desde la regulación, instrumentos que sirvan para levantar o mitigar las barreras que están lastrando el desarrollo de la competencia de este mercado, especialmente en lo referente a la delimitación del alcance objetivo y temporal de los acuerdos de suministro en exclusiva. Dicho desarrollo normativo habría de recoger al efecto los criterios establecidos por la jurisprudencia comunitaria y la autoridad nacional de defensa de la competencia en cuanto a la estructura de las relaciones verticales entre suministradores y minoristas.
- 4) Evaluar el efecto que la pública difusión de precios de venta al público de los carburantes en las instalaciones de suministro a través de la página web de MITyC pudiera estar ejerciendo como facilitador del alineamiento de precios entre instalaciones en el actual escenario de ausencia de incentivos para la competencia efectiva. En caso de que se concluyera que este efecto se está produciendo, se deberían promover las modificaciones regulatorias oportunas, a fin de mantener el mecanismo de obtención de información (para el ejercicio de las funciones supervisoras) pero limitando el alcance de la difusión de la información de precios por instalación.
- 5) Intensificar la labor supervisora que de este mercado viene efectuando la CNE, aumentando la frecuencia de análisis de entornos geográficamente reducidos, a fin de prevenir y detectar, en su caso, conductas colusorias e introduciendo análisis comparativos con entornos europeos seleccionados que permitan extraer conclusiones sobre el nivel relativo de competencia en España. Igualmente esta función supervisora dedicará especial atención a asegurar las condiciones competitivas que permitan la consolidación y crecimiento de la presencia de minoristas independientes en la distribución al por menor de carburantes.