



Comisión

Nacional

de Energía

**SEGUNDO INFORME ANUAL DE
SUPERVISIÓN DEL MERCADO DE
HIDROCARBUROS LÍQUIDOS
AÑO 2009
(DA 5ª LEY 12/2007)**

21 de octubre de 2010

ÍNDICE

1	OBJETO	2
2	NIVEL DE COMPETENCIA EN EL MERCADO DE HIDROCARBUROS LIQUIDOS .	4
2.1	Refino	4
2.2	Logística (instalaciones fijas de transporte y almacenamiento).....	13
2.3	Comercialización	23
2.3.1	Tamaño de la red de estaciones de servicio.....	24
2.3.2	Grado de concentración.....	32
2.3.3	Supervisión del mercado de distribución minorista	41
3	PROPUESTAS DE REFORMA PARA REFORZAR EL GRADO DE COMPETENCIA EFECTIVA EN EL SECTOR	52
3.1	Medidas de impulso de la competencia aplicadas hasta ahora.....	52
3.2	Propuestas CNE.....	53

1 OBJETO

Con el fin de velar por la competencia efectiva en los sistemas energéticos y por la objetividad y transparencia de su funcionamiento se encomienda a la Comisión Nacional de Energía, entre otras, las funciones de supervisión de dichos sistemas. La labor de supervisión implica el análisis del mercado, la identificación de los aspectos y hechos que presentan deficiencias y las propuestas regulatorias dirigidas a la consecución de los objetivos estratégicos de política energética y libre competencia. En concreto, en el ámbito de los productos petrolíferos líquidos, la CNE viene realizando diversas actividades de supervisión.

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 del *“Segundo Informe Anual de Supervisión”* en lo que a hidrocarburos líquidos se refiere, elaborado tras el cierre del ejercicio 2009. En él, al igual que en el realizado el año anterior², se analiza, por un lado, el nivel de competencia existente en el mercado de hidrocarburos líquidos en España en términos comparativos con los principales mercados europeos, focalizándose principalmente en el análisis del grado de concentración, nivel de integración vertical así como todos aquellos aspectos específicos del funcionamiento del mercado que afectan a su dinámica competitiva. Por otro, se exponen propuestas de reforma regulatoria y de actuaciones de supervisión tendentes a reforzar el grado de competencia efectiva en el sector.

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 *“Primer Informe Anual de Supervisión del Mercado de Hidrocarburos Líquidos”* (Ref. web: PA 011/09), aprobado por el Consejo de Administración de la CNE en su sesión de 23 de julio de 2009.

Cabe señalar que el presente informe se centrará exclusivamente en el mercado de hidrocarburos. Se ha optado, al igual que en el ejercicio precedente, 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 extraídas por esta Comisión del estudio y continuo seguimiento que viene realizando sobre dicho mercado, señalándose de forma especial las contempladas en su *“Informe sobre la retribución del sector del GLP en su modalidad de envasado”*³, 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, así como en su *“Estudio sobre la determinación de los cambios a introducir en el esquema de cuantificación y actualización del coste de comercialización de GLP envasado”*, aprobado el 22 de abril de 2010⁴.

Por el contrario, en el presente informe, se hará mención expresa, cuando proceda en cada uno de los epígrafes correspondientes, a los biocarburantes, dado que su distribución y comercialización se rige, según la disposición adicional decimosexta de la Ley de Hidrocarburos, por lo dispuesto para el mercado de productos derivados del petróleo.

Cabe recordar en este punto que la Directiva 2009/28/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables, introduce la obligación, para cada Estado miembro, de velar por que la cuota de energía procedente de fuentes renovables en todos los tipos de transporte en 2020 sea equivalente como mínimo al 10% de su consumo final de energía en el transporte terrestre. España es uno de los países europeos que se ha adelantado a estas previsiones, aprobando un marco regulatorio que incluye el establecimiento de determinados porcentajes de comercialización de biocarburantes en el periodo 2008-2010, que sitúan a España como uno de los Estados miembros de la UE con objetivos más ambiciosos en materia de carburantes renovables.

En concreto, la mencionada disposición adicional decimosexta de la Ley de Hidrocarburos (en su nueva redacción dada por la Ley 12/2007) establece estos objetivos anuales de

³ Versión resumida y no confidencial disponible en la página web de la CNE (Ref. web: 85/2008).

⁴ Versión no confidencial disponible en la página web de la CNE (Ref. web: 30/2010).

comercialización de biocarburantes, con carácter indicativo para el año 2008 y obligatorio para los ejercicios 2009 y 2010⁵. En desarrollo de esta disposición, el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio aprobó la Orden ITC/2877/2008⁶, por la que, entre otros contenidos, se designa a la Comisión Nacional de Energía como “*entidad responsable de la expedición de certificados de biocarburantes, de la gestión del mecanismo de certificación, así como de la supervisión y control de la obligación*”. En este sentido, la CNE, tal y como especifica la citada Orden, “*publicará un informe anual sobre el uso de biocarburantes con fines de transporte*” en el que se abarcarán, con mayor amplitud y detalle, aspectos no abordados en este informe en relación a estos productos.

2 NIVEL DE COMPETENCIA EN EL MERCADO DE HIDROCARBUROS LIQUIDOS

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 competencia⁷.

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.

⁵ Objetivos de comercialización de biocarburantes, expresados en contenido energético, del 1,9% para el año 2008 (carácter indicativo) y del 3,4% y 5,83% para los años 2009 y 2010, respectivamente (carácter obligatorio).

⁶ Orden ITC/2877/2008, de 9 de octubre, por la que se establece un mecanismo de fomento del uso de biocarburantes y otros combustibles renovables con fines de transporte.

⁷ 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).

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

	Nº Refinerías	Nº Operadores	Grado de concentración (1)		Capacidad Total Topping (kb/d)	Ratio utilización (%)	FOC equivalente (%)	Producción				Refinerías	Compañía	Propietario
			Índice HHI	Índice C3				GNA (%)	GOA (%)	HFO (%)	Keros. (%)			
ALEMANIA	17	10	1.702	63%	2.380	91,2	38,4	21,4	44,4	8,8	4,2	Burghausen	OMV AG	100% OMV
												Brunsbüttel	Brunsbüttel Raffinerie	100% Total
												Gelsenkirchen	Ruhr Oel	100% ROG
												Godorf	Shell & DEA Oil	100% Shell
												Hamburg	Holbom Europa Raffinerie GmbH	33% Coastal 67% Oilinvest
												Hamburg-Neuhof	H & R Oelwerke Schindler	100% H & R Wasag
												Harburg	Deutsche Shell	100% Shell
												Heide/Holstein	Deutsche Shell	100% Shell
												Ingolstadt	Petroplus	100% Petroplus
												Karlsruhe	Mineraloelraffinerie Oberrhein GmbH	18.8% ConocoPhillips - 24.0% ROG - 25.0% ExxonMobil - 32.3% Shell
												Leuna	Total Raffinerie Mitteldeutschland	100% Total
												Lingen	Erdöl-Raffinerie Emsland	100% BP
												Salzbergen	Schmierstoff Raffinerie Salzbergen	100% Wintershall
												Schwedt	PCK Raffinerie GmbH	8.3% ENI - 16.5% Total - 37.3% ROG - 37.8% Shell
												Vöhrburg-Ingolstadt	Bayemoll GmbH	10.0% BP - 20.0% ENI - 25.0% ROG - 45.0% OMV
												Wesseling	Deutsche Shell	100% Shell
												Wilmingtonshaven	Wilhelmshavener Raffinerie GmbH	100% ConocoPhillips
AUSTRIA	1	1	10.000	100%	200	87,5	16,2	18,6	42,9	7,7	5,5	Schwedat	OMV AG	100% OMV
												Antwerp (BRC)	Belgian Refining Corp NV	100% Petroplus
BÉLGICA	5	3	3.751	100%	789	87,0	19,1	12,4	39	19,2	5,7	Antwerp (ExxonMobil)	ExxonMobil	100% ExxonMobil
												Antwerp (Total)	Total Raffinerie Antwerpen	100% Total
												Antwerp (PetroPlus)	Petroplus	100% Petroplus
												Antwerp (PetroPlus)	Petroplus	100% Petroplus
												Antwerp (PetroPlus)	Petroplus	100% Petroplus
DINAMARCA	2	2	5.361	100%	186	83,8	21,6	24,8	39,6	17,6	6,4	Fredericia	AS Dansk Shell	100% Shell
												Kalundborg	Dansk Statoil AS	100% StatoilHydro
ESPAÑA	10	3	4.531	100%	1.304	90,1	35,03	14,9	41,1	15,2	10,9	Algeciras	Compañía Española de Petróleos	100% Cepsa
												Castellón de la Plana	BP Oil España	100% BP
												Huelva	Compañía Española de Petróleos	100% Cepsa
												La Coruña	Repsol	100% Repsol
												Puertollano, Ciudad Real	Repsol	100% Repsol
												Somorrostro, Vizcaya	Petronor SA	86% Repsol - 14% BBK
												Tarragona (ASESA)	Asfaltos Españoles SA	50% Repsol - 50% Cepsa
												Tarragona	Repsol	100% Repsol
												Tenerife	Compañía Española de Petróleos	100% Cepsa
Cartagena, Murcia	Repsol	100% Repsol												
FINLANDIA	2	1	10.000	100%	257	92,7	75,7	28,8	45,7	9,1	4,6	Naantali	Neste Oil	100% Neste Oil
												Porvoo	Neste Oil	100% Neste Oil
FRANCIA	13	5	3.661	85%	1.951	85,9	27,5	18,2	42,7	10	6,5	Berre L'Etang	LyondellBasell	100% LyondellBasell
												Donges	Total	100% Total
												Dunkirk	Societe de la Raffinerie de Dunkerque	10.0% BP - 40.0% Total - 50% ExxonMobil
												Feyzin	Societe Raffinage de Feyzin	100% Total
												Fos-Sur-Mer	ExxonMobil Corp	83% ExxonMobil 17% Others
												Gonfreville L'Orcher	Cie. De Raffinage et de Distribution	100% Total
												Grandpuits	Total	100% Total
												La Mede	Cie. De Raffinage et de Distribution	100% Total
												Lavera	Ineos	100% Ineos
												Mardyck	Cie. De Raffinage et de Distribution	100% Total
												Petit Couronne	Petroplus	100% Petroplus
												Port Jerome	ExxonMobil Corp	83% ExxonMobil 17% Others
												Reichstett-Vendenheim	Cie Rhénane de Raffinage	100% Petroplus
GRECIA	4	2	6.184	100%	429	84,0	44,6	20,8	32,7	21,1	8,5	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
												Thessaloniki	Hellenic Petroleum SA	100% Hellenic Petroleum

	Nº Refinerías	Nº Operadores	Grado de concentración (1)		Capacidad Total Topping (Ab/d)	Ratio utilización (%)	FCC equivalente (%)	Producción				Refinerías	Compañía	Propietario
			Índice HHI	Índice C3				GNA (%)	GOA (%)	HFO (%)	Keros. (%)			
HOLANDA	6	6	2.525	80%	1.210	96,2	44,1	12,6	35,8	13,6	10,6	Amsterdam (S&H)	Smid & Hollander Raffinaderij BV	100% Smidhol
												Europoort BPRR	BPRR	100% BP
												Pernis	Shell Nederland Raffinaderij BV	10.0% StatoilHydro - 90.0% Shell
												Rotterdam	ExxonMobil Corp	100% ExxonMobil
												Rotterdam (Europoort)	Kuwait Petroleum Europoort BV	100% KPC
												Vlissingen	Total Raffinaderij Nederland NV	45.0% Dow Chemicals - 55.0% Total
IRLANDIA	1	1	10.000	100%	71	86,8	n/d	15,3	37,6	36,8	6,8	Whitegate	ConocoPhillips	100% ConocoPhillips
ITALIA	16	11	1.749	62%	2.181	80,0	41,5	20,3	42,4	13,8	3,7	Augusta, Siracusa	Esso Italiana	100% ExxonMobil
												Busalla	IFLOM SPA	99.8% Iplom - 0.2% Finoil
												Cremona	Tamoil Raffinazione SPA	100% Oilinvest
												Falconara, Marittima	API Raffineria Di Ancona SPA	100% API
												Gela, Ragusa	Praoil	100% ENI
												Livorno	Agip Plas SPA	100% ENI
												Mantova/Frassinò	MOL	100% MOL
												Milazzo, Messina	Raffineria di Milazzo SPA	50% ENI - 50% KPC
												Pantano/Rome	Raffineria di Roma SPA	28.1% ENI - 71.9% Total
												Porto Marghera	Agip Petroli SPA	100% ENI
												Priolo Gargallo - Erghmed	ERG Raffinerie Mediterranee	49.0% Lukoil - 51.0% ERG
												Priolo Siracusa - Erghmed	ERG Raffinerie Mediterranee	49.0% Lukoil - 51.0% ERG
												S. Martino Di Trecate	Sarpom	24.6% ERG - 75.4 % ExxonMobil
												Sannazzaro, Pavia	Agip Petroli SPA	100% ENI
												Saroch	Saras SPA	100% Saras
												Taranto	Agip Petroli SPA	100% ENI
LUXEMBURGO	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
PORTUGAL	2	1	10.000	100%	304	79,5	19,9	16,6	36,1	18,5	5,7	Porto	Galp	100% Galp
												Sines	Galp	100% Galp
REINO UNIDO	11	9	1.313	48%	1.883	84,0	35,9	25,4	33,3	12,9	12	Coryton Essex	Petroplus	100% Petroplus
												Dundee	Nynas UK AB	100% Nynas
												Ellesmere Port	Eastham Refinery Ltd	50.0% Nynas - 50.0% Shell
												Fawley	Esso Petroleum Co Ltd	100% ExxonMobil
												Grangemouth	Ineos	100% Ineos
												Humber (South)	Conoco Ltd	100% ConocoPhillips
												Killingholme South	Lindsey Oil Refinery Ltd	100% Total
												Milford Haven	Murco Petroleum Limited	100% Murphy
												Pembroke	Chevron Ltd	100% Chevron
												Port Clarence	Petroplus	100% Petroplus
												Stanlow	Shell UK Ltd	100% Shell
SUECIA	5	3	5.656	100%	458	90,3	32,0	21,8	40,0	22,2	1,2	Göteborg - Nynas	Nynas AB	100% Nynas
												Göteborg - Preem	Preem Raffinaderi AB	100% Preem
												Göteborg - Shell	Shell Raffinaderi AB	100% Shell
												Lysakill	Preem Raffinaderi AB	100% Preem
												Nynashamn	Nynas AB	100% Nynas

(1) Calculado a partir de la capacidad topping de cada operador.
 Fuente: DMS (datos 2008) y CNE

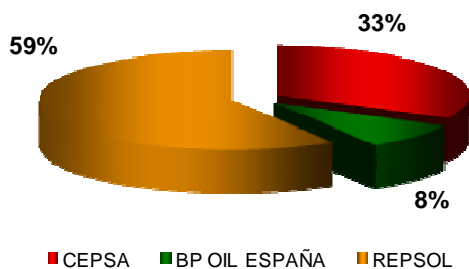
En España, la capacidad total de refino disponible en el conjunto de las 10 refinerías existentes totaliza, a 31 de diciembre de 2008, 66,8 MTm/año. Tal y como se muestra en el siguiente gráfico, el 59% de dicha capacidad corresponde al Grupo REPSOL (39,15 MTm/año, incluyendo la refinería de PETRONOR⁸ en Bilbao), el 33% a CEPSA (22,15 MTm/año) y el 8% restante a BP OIL ESPAÑA (5,50 MTm/año)⁹.

⁸ Propiedad de REPSOL (86%) y de BBK (14%).

⁹ La capacidad de refino de la refinería situada en Tarragona gestionada por ASESAs (Asfaltos Españoles, S.A.), que asciende a 1,3 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 ASESAs está destinada al tratamiento de crudos pesados para la producción de asfaltos.

Gráfico 2.1.1.: Capacidad de refino y conversión en España (datos a 31-dic-08)

REFINERIA	CAPACIDAD MTm/a	FCC EQ. MTm/a
CARTAGENA	5,0	
LA CORUÑA	6,0	4,5
PUERTOLLANO	7,5	5,1
TARRAGONA	9,0	3,9
BILBAO	11,0	4,1
TENERIFE	4,5	0,6
ALGECIRAS	12,0	2,5
HUELVA	5,0	1,1
ASESA	1,3	
CASTELLÓN	5,5	1,6
TOTAL	66,8	23,4
UTILIZ. (%)	90,1	



Fuente: CNE

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 inferior en un 45% a la correspondiente a Alemania, es 18 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 destilación¹⁰, nuestro país se sitúa en la séptima posición¹¹, 41 puntos

¹⁰ 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.

porcentuales por debajo del país con mayor FCC equivalente (Finlandia) y 19 puntos por encima del país con menor capacidad de conversión (Austria). 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 (17). Sin embargo, si se atiende al número de operadores que realizan la actividad de refino, España, con 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, Finlandia, Irlanda y Portugal (1 compañía). Suecia y Bélgica, países con el mismo número de compañías presentes en la actividad de refino (3 compañías) que España, poseen la mitad de refinerías (5 vs. 10). Por su parte, los países con mayor número de compañías refineras son Francia (5), Holanda (6), Reino Unido (9), Alemania (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 términos de número de refinerías y número de compañías a las que éstas pertenecen (ratio de 3,3).

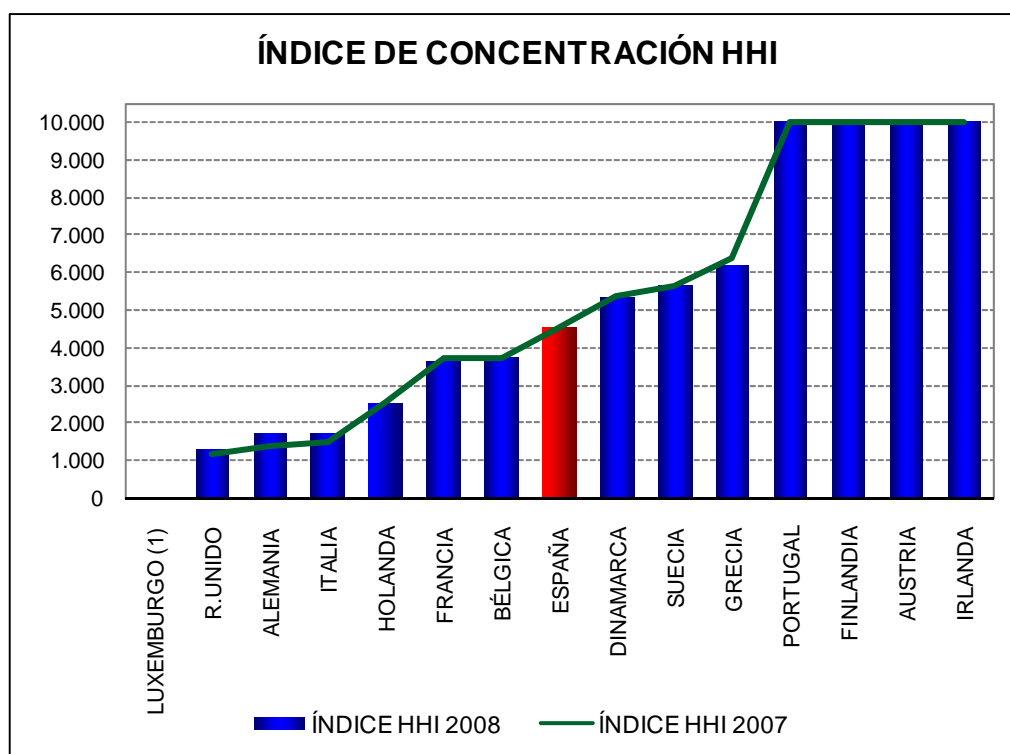
Midiendo el grado de concentración a partir de la cuota de mercado de cada refinero en términos de capacidad de destilación de sus refinerías¹², España, en base al índice HHI, ocuparía una posición intermedia dentro de la UE-15, con un índice HHI de 4.531, valor

¹¹ Datos de la capacidad de conversión de Irlanda no disponibles.

¹² Para ello se emplean dos métodos distintos, empleados ambos de forma generalizada para la cuantificación de niveles de concentración y detección de posibles conductas contrarias a la libre competencia. Mientras que el primer método (índice de Herfindahl-Hirschman, en adelante, índice HHI) tiene en cuenta a la totalidad de los competidores y su participación relativa en el mercado, el segundo (cuotas acumuladas) considera tan sólo a las compañías con mayor presencia en el mismo de forma acumulada.

que corresponde a mercados altamente concentrados según la metodología en cuestión¹³.

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



(1) En Luxemburgo no existe actividad de refino.

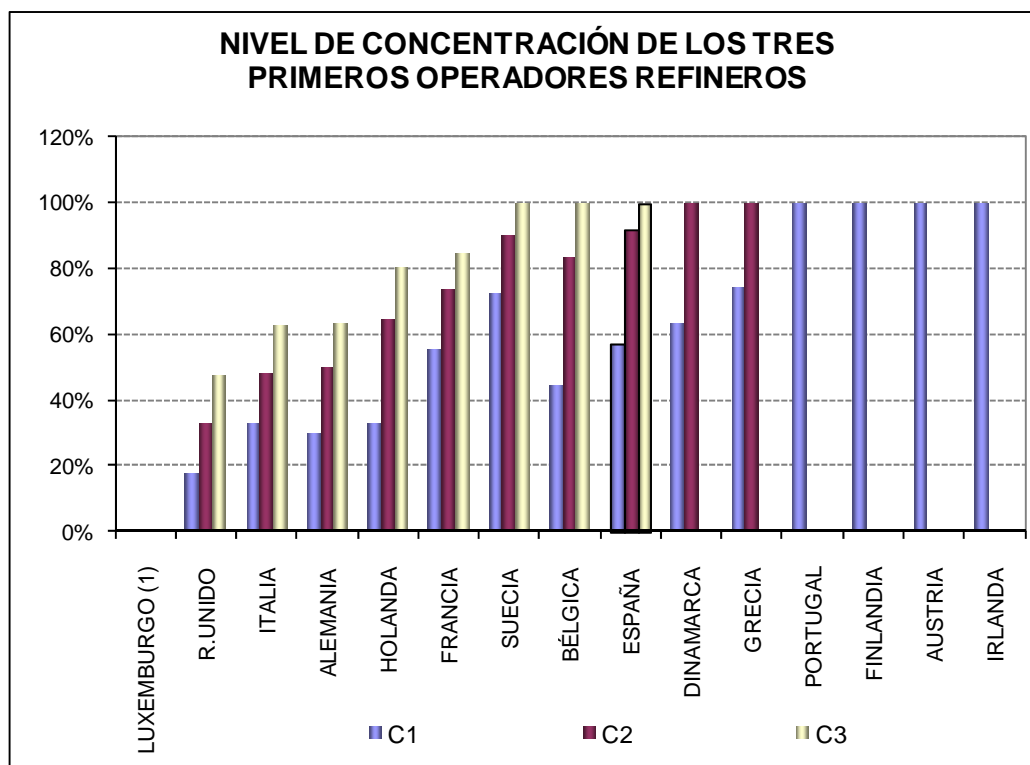
Nota: De acuerdo con las "Horizontal Merger Guidelines" estadounidenses, valores HHI inferiores a 1.000 corresponden a mercados competitivos y valores superiores a 1.800 a mercados altamente concentrados.

Fuente: DMS y 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 (59% vs. el 100% de Austria, Finlandia, Irlanda y Portugal y el 17,3% del Reino Unido) y que la cuota acumulada de los dos principales grupos refineros es la más alta de la UE-15 (92%) tras aquellos países que sólo tienen dos (Dinamarca y Grecia).

¹³ Por encima de nuestro país se sitúan Dinamarca (5.361), Suecia (5.656), Grecia (6.184), Portugal (10.000) y Finlandia (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 (1.313), Alemania (1.702) e Italia (1.749).

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.

Nota : Valores que oscilan entre 0% (concentración mínima) y 100% (concentración máxima).

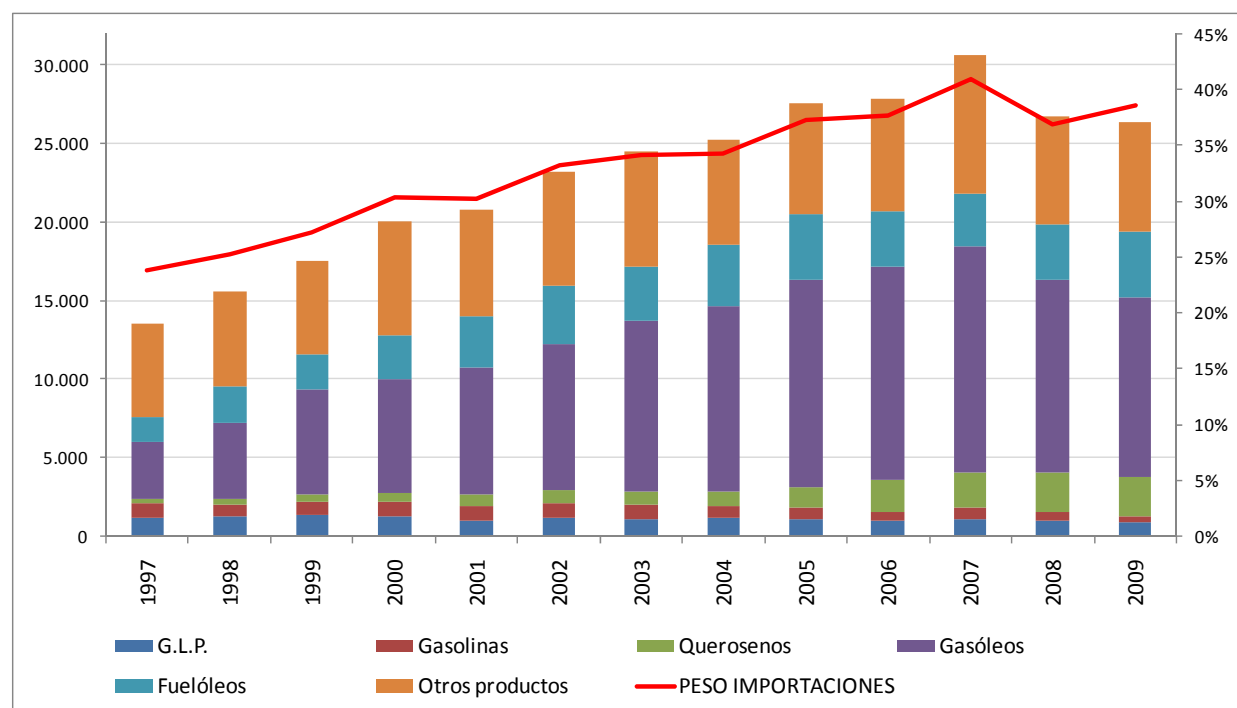
Fuente: DMS (datos 2008) y CNE

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, Italia y Alemania son los países con menor grado de concentración en la actividad de refino, España se encuentra en una posición intermedia ya que existen otros seis países con menor número de operadores y, por lo tanto, mayor concentración, si bien se trata de países de menor tamaño y población que la española. Comparando, sin embargo, con los países más grandes de la UE en cuanto a población y extensión, el grado de concentración de España es de los más elevados.

Además, 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 38% del total de la demanda de productos petrolíferos en 2009 (año en el que, al igual que en el ejercicio precedente, disminuyen las importaciones por la caída generalizada del consumo de productos petrolíferos ante la coyuntura económica del momento).

Gráfico 2.1.4.: Importaciones de productos petrolíferos en España (1997-2009)

Datos en kTm



Fuente: CNE

En concreto, dentro de los destilados ligeros y medios, España es claramente importadora de querosenos (en el año 2009 las importaciones netas alcanzaron casi el 46% del consumo), GLP (casi el 34%) y gasóleos (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 liberalizada¹⁴. 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, 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 aproximadamente 5,5 MTm/año, con un rendimiento en gasóleos cercano al 50%, que cambiará de forma notable el panorama nacional¹⁵.

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 relevante, si se compara con países de tamaño similar, que no ha impedido, sin embargo, un peso creciente de las importaciones en la cobertura de la demanda de productos

¹⁴ 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 autorizador correspondiente para la construcción, puesta en explotación o cierre de las instalaciones (artículo 39 de la misma Ley).

¹⁵ A la fecha de este informe, se está a la espera de la obtención de la evaluación de impacto ambiental, tras las últimas solicitudes de información adicional acerca del proyecto realizadas por parte del Ministerio de Medio Ambiente.

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.

Cuadro 2.2.1.: Actividad de logística en la UE-15

2008	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 (20,5%) Barco (22,5%)	(oleoductos de producto) PCK (78 km) MIDER (107 km) RMR (525 km) FBG (2.800 km) Shell (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 Mm3
AUSTRIA	Camión cisterna (41%) Oleoducto (34%) Tren (18%) Barco (7%)	(oleoductos de crudo) TAL (160 km) AWP (420 km) GSU (55 km) ELG (14 km)	173	ELG (41 depósitos estratégicos) RAG (2 depósitos) OMV (3 depósitos) BP (1 depósito) MOL (1 depósito) AVIA (1 depósito) SHELL (2 depósitos) MOBL AVIATION (1 depósito)	77 (41 instalaciones de estratégicas)	3,05 MTm
BÉLGICA	Oleoductos y Gabarras, principalmente	n/d	350	Petroplus Oiltanking Vopak Rubis-Mitsui Noord Natie Terminals Sea Tank Terminals Mercuria Energy	n/d	> 3,6 Mm3
DINAMARCA	Transporte por carretera, principalmente.	n/d	n/d	StatoilHydro Santank FDO	71	3,44 Mm3
ESPAÑA	Transporte por oleoducto, principalmente, 90% (CLH)	CLH	3.837	32 operadores almacenamiento	123	11,1 Mm3
FINLANDIA	Tren (VR Cargo) Camión cisterna Barco	n/d	n/d	Neste Oil Teboil/Suomen Petrooli Shell Oiltanking Sonmarin	n/d	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, BASF, ConocoPhillips, SPITP, Vermilion	2.765	48,6% refineries 51,4% independientes	365 depósitos	24,1 Mm3
GRECIA	n/d	n/d	n/d	Hellenic Petroleum Motor Oil Hellas BP Shell Silkoiil Jetoil Revoil Elin	19	10,32 Mm3
HOLANDA	Transporte por barco, principalmente	n/d	487	Petroplus, Royal Vopak, Oiltanking, Kuwait Petroleum, Maasvakte, Maatschap, BP (Nerefco), Shell, Mercuria, NuStar, Rubis	15	37 MTm
IRLANDA	Transporte por barco y camión cisterna, principalmente	-	-	ConocoPhillips	26	n/d
ITALIA	n/d	ENI Tamoil Continentale Sarpom Esso Praoil ENEL Raffineria di Roma Silone	3.019	n/d	703 depósitos	26,5 Mm3
LUXEMBURGO	Gabarras principalmente	-	-	n/d	6	258.000 m3
PORTUGAL	n/d	CLC	147	Galp (90% capacidad) Texeira Duarte Digal BP	10	n/d
REINO UNIDO	Transporte por oleoducto (40%)	Shell, BP, Texaco, Total, Esso, Ministry of Defense's Oil Pipelines Agency	2.993	Asco Fuel, BP, Chevron, Exxo, Felixstowe Tank Developments, Oikos Storage, Petroplus, Phillips, Ross Chemical and Storage, Shell, Simon Storage Group, ST Services, Total, United Storage, VOPAK	65	n/d
SUECIA	Transporte por camión cisterna o tren, principalmente	n/d	n/d	Preem Petroleum (6 inst.) OKQ8 (7 inst.)	40	n/d

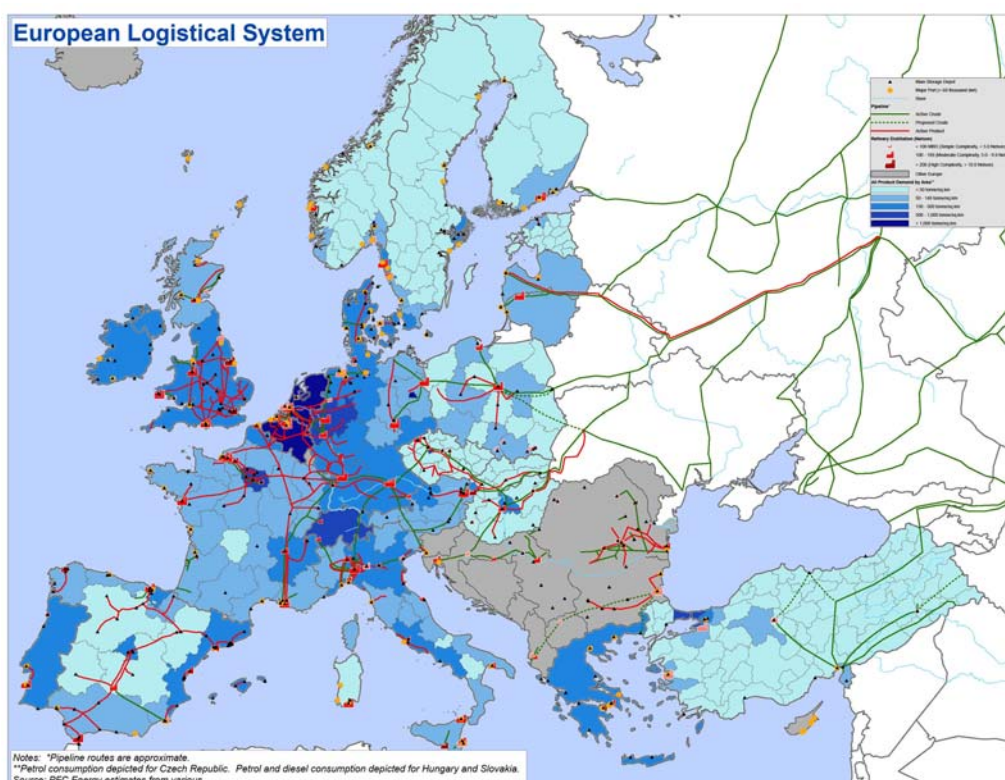
n/d: Información no disponible.

Fuente: DMS (datos 2008) y CNE

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 34% de Austria, 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 (3.837 km en 2008¹⁶), únicamente por detrás de Alemania (4.133 km). Otros países de la UE-15 que poseen redes de oleoductos extensas son Italia (3.019 km), Reino Unido (2.993 km) y Francia (2.765 km)¹⁷.

Gráfico 2.2.1.: Red de oleoductos en Europa



Fuente: DMS

¹⁶ Dicha red conecta 8 refinerías peninsulares y los principales puertos de importación con los centros de almacenamiento ubicados cerca de los puntos de consumo.

¹⁷ 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).

Además, en el caso español se trata de una red integrada, titularidad de la compañía COMPAÑÍA LOGÍSTICA DE HIDROCRABUROS CLH, S.A. (en adelante, CLH)¹⁸, 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 oleoductos¹⁹, 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 32 compañías que prestan servicios de almacenamiento de productos petrolíferos (de las cuales, aproximadamente, un tercio ya prestan servicios de almacenamiento de biocarburantes), algunas de ellas filiales de los operadores petrolíferos que operan en España, que gestionan un total de 123 instalaciones de almacenamiento (ratio nº instalaciones/compañías de 3,8). Estas cifras contrastan, por un lado, con las correspondientes a países como Holanda con 11 compañías y 15 instalaciones (ratio de 1,4), Grecia con 8 compañías y 19 instalaciones (ratio de 2,4) y, por otro, con las de países como Dinamarca con 3 compañías y 71 instalaciones (ratio de 23,7).

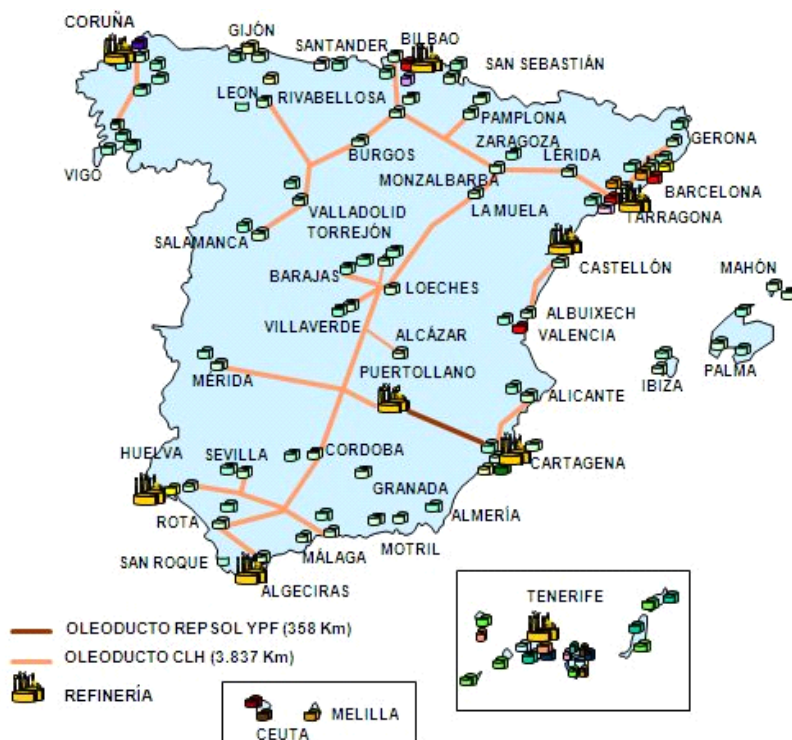
Si se mide el nivel de concentración en la actividad de almacenamiento a partir de la capacidad de almacenamiento por compañía, en el gráfico siguiente se puede observar que CLH ostenta el 58% de la capacidad total existente en España y que las seis primeras compañías tienen una cuota de casi el 80%. 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 una legislación muy avanzada y específica existente en España en materia logística.

¹⁸ 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.

¹⁹ Esta estructura característica de los países europeos (con la excepción de España y Portugal), sin perjuicio del buen funcionamiento de su sistema logístico y del alto nivel de competencia en la actividad del transporte primario por oleoducto, podría no ser en algunos casos la más óptima y eficiente, al suponer, en ocasiones, duplicidad de infraestructuras.

Gráfico 2.2.2.: Logística básica en España (datos a 31-dic-2008)

COMPañÍA	INST.	miles m ³
CLH	66	6.401
DECAL	2	708
MEROIL	1	650
T. PORTUARIAS	3	450
EUROENERGO	1	333
FORESTAL ATLÁNTICO	1	283
TERQUIMSA	1	232
ESERGUI	1	220
T. CANARIOS	4	206
GRUPO DISA	7	206
RELISA	1	198
PETROCAN	2	193
G. FELGUERA	2	174
PTROVAL	1	139
SARAS	1	131
PETROLÍFERA DUCAR	2	120
ATLAS	2	79
PETROLOGIS CANARIAS	1	74
SHELL	1	62
GALP (1)	1	56
CHEVRON	1	55
FORESA	1	51
CMD	4	45
LBC TANK TERM. SANT.	1	41
GOIL RENT PARK	1	8,6
CEPSA AVIACIÓN	3	4,3
SLCA (2)	6	1,3
GASTECO	1	0,9
MITRASA	1	0,2
LOGÍSTICA JUNTOS	1	0,2
BIOGAL	1	0,2
BERCIANA DE PETR.	1	0,1
32 COMPañÍAS	123	11.121



- (1) Galp Distribución Oil España. Hasta sep-08 Agip España.
- (2) Resultado de la fusión por absorción de Repsol PSP y Fuelplane, S.L. en sep-08.

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 6/2000²⁰ 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.

²⁰ 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).

En garantía de la efectividad de este derecho de acceso, la Ley sectorial tasa las razones que puede invocar el titular de una instalación de transporte o almacenamiento para denegar el uso de las instalaciones logísticas²¹ y prevé la posibilidad de instar ante la CNE 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, y desde la existencia de esta legislación específica, tan sólo se ha formalizado ante la CNE un conflicto de acceso a las infraestructuras logísticas de hidrocarburos líquidos²², 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 refino en España no pueden ser titulares de una participación conjunta superior al 45%. Además, la CNE, en

²¹ 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).

²² 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).

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.

Así, en los últimos informes de supervisión aprobados por el Consejo de Administración de la CNE en relación a esta materia, con fechas 15 de diciembre de 2009 y 30 de septiembre de 2010 respectivamente, se ha llegado a las siguientes conclusiones:

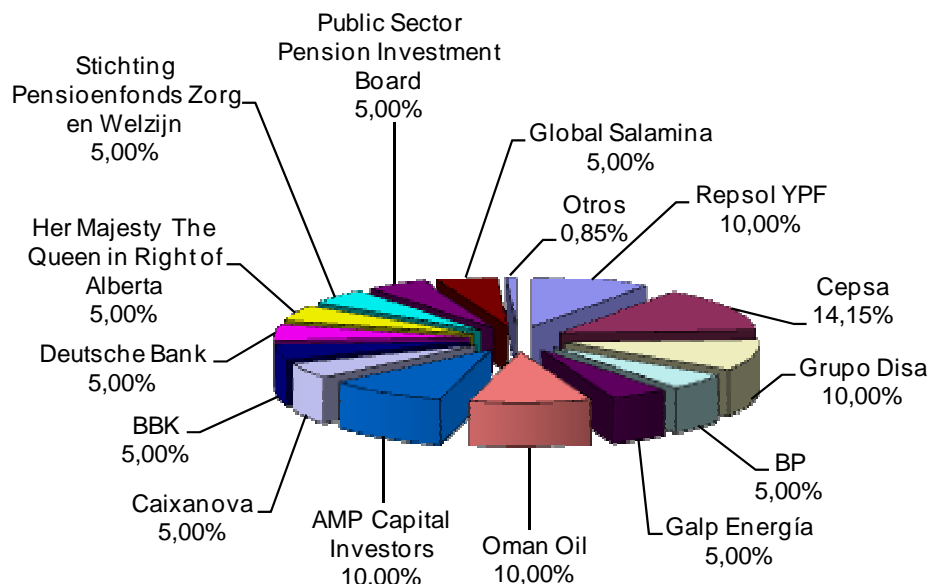
1. En el ejercicio 2003 quedó completado el proceso de apertura del capital social de CLH a fin de dar cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 1 del RD-L 6/2000, según el cual ningún accionista individual puede ostentar participaciones superiores al 25% en su capital social, ni los accionistas con capacidad de refino en España pueden exceder un porcentaje conjunto de participación del 45%.
2. Se ha comprobado que, tanto en la Junta General de Accionistas de 26 de mayo de 2009 como en la de 25 de mayo de 2010, 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.

Cabe señalar, como única modificación del accionariado de CLH que ha tenido lugar entre las dos Juntas Generales citadas, la venta, formalizada con fecha 25 de marzo de 2010, del 5% del capital social de CLH por parte de Petróleos del Norte, S.A. a favor de Kartera 1, S.L., filial de BILBAO BIZKAIA KUTXA (BBK)²³.

El siguiente gráfico muestra la situación actual del accionariado de CLH, tras la venta de las acciones de Petróleos del Norte, S.A., 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 (46%) y de operadores petrolíferos sin actividad en España (10%) en el capital social de la compañía.

²³ Supone un total de 3.502.923 acciones nominativas de la clase C vendidas a un precio de 145 millones de euros. Como parte de la operación Petróleos del Norte, S.A. ha traspasado a Repsol YPF, S.A. la participación accionarial del 0,33% restante que mantenía en CLH, en las mismas condiciones en que se ha realizado la operación con BBK.

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.

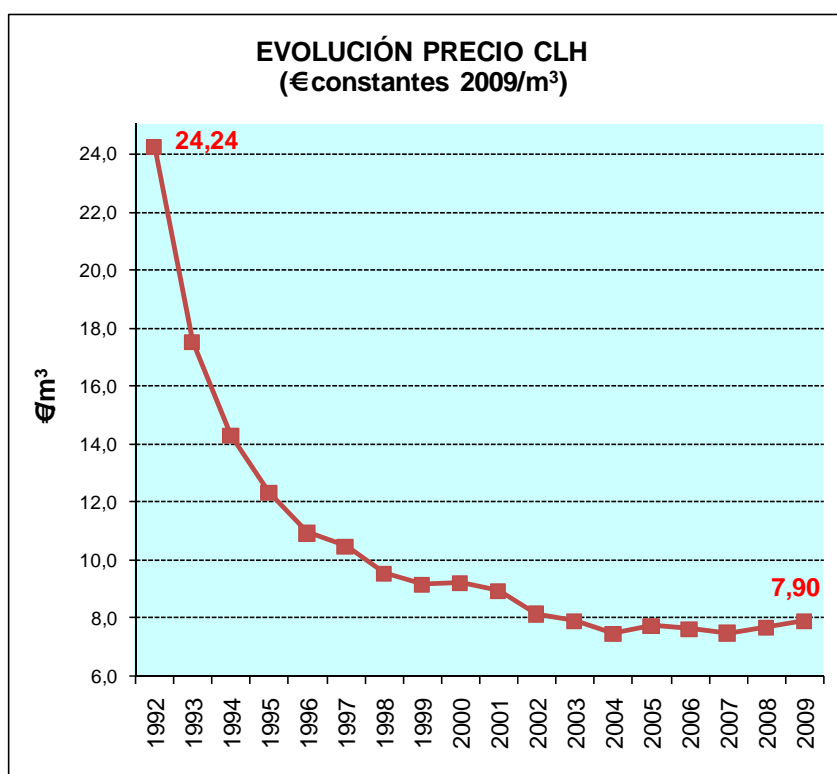
Además, la evolución del precio promedio correspondiente a la prestación de estos servicios ha sido decreciente en los inicios, estabilizándose posteriormente y ascendiendo de forma moderada en los últimos ejercicios. Esta evolución podría tener su explicación, al menos en parte, en las nuevas inversiones que la compañía ha tenido que acometer a raíz de la reciente obligatoriedad de comercialización de biocarburantes (a la que se ha hecho referencia en el epígrafe 1), al objeto de adaptar sus instalaciones logísticas, fundamentalmente las de almacenamiento²⁴, a estos nuevos productos, así como a raíz

²⁴ A 31 de diciembre de 2009 son 12 las instalaciones de almacenamiento titularidad de CLH en las que se prestan servicios logísticos para biodiésel: El Calero (Vizcaya), Barcelona, Villaverde (Madrid), Albuixech (Valencia), Bens (A Coruña), Santovenia (Valladolid), Sevilla, Zaragoza, Cartagena, Huelva, Gijón, y Motril (Granada).

de la ampliación de la obligación de mantenimiento de existencias mínimas de seguridad de hidrocarburos líquidos de 90 a 92 días a partir del 31 de diciembre de 2009.

El siguiente gráfico muestra la evolución del precio medio efectivo correspondiente a la logística básica de gasolinas y gasóleos de CLH²⁵ durante el periodo 1992-2009, que pasa de 24,24 euros/m³ en el año 1992 hasta 7,90 euros/m³ en el 2009²⁶.

Gráfico 2.2.4.: Evolución del precio efectivo promedio de la logística básica de gasolinas y gasóleos de CLH durante el periodo 1992-2009



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

²⁵ Incluye recepción, almacenamiento, transporte, control de cantidad y calidad y expedición por camión cisterna.

²⁶ 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.

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 prestados por las compañías logísticas alternativas a CLH para gasolinas, gasóleos y biocarburantes en la Península²⁷ correspondientes al año 2009.

Cuadro 2.2.2.: Precios de los principales servicios logísticos alternativos a CLH en España. Gasolinas y gasóleos. Año 2009

Concepto	Precios 2009			Unidad
	Mínimo	Máximo	Promedio	
Almacenamiento	2,16	3,34	2,39	€/m3 y mes
Manipulación (recepción y expedición)	1,23	2,39	2,10	€/m3 manipulado
Servicios Logísticos Integrados	2,29	7,74	4,08	€/m3 manipulado
	1,50	6,75	2,76	€/m3 y mes
Almacenamiento de EMS	1,20	1,40	1,29	€/m3 y mes

Fuente: CNE

Cuadro 2.2.3.: Precios de los principales servicios logísticos alternativos a CLH en España. Biocarburantes. Año 2009

Concepto	Precios 2009			Unidad
	Mínimo	Máximo	Promedio	
Almacenamiento	3,80	10,00	5,53	€/m3 y mes
Manipulación (recepción y expedición)	1,88	5,17	3,68	€/m3 manipulado
Servicios Logísticos Integrados	3,04	5,74	4,35	€/m3 manipulado
	3,50	7,88	5,70	€/m3 y mes
Mezcla de biodiesel con Gasóleo	0,25	3,40	0,52	€/m3 mezclado

Nota: En el cuadro sólo se muestran datos relativos al éster metílico. No se incluyen precios correspondientes al bioetanol por existir, a 31 de diciembre de 2009, tan sólo una compañía que presta el servicio de almacenamiento para terceros de este producto en instalación fija.

Fuente: CNE

²⁷ Se han excluido 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.

A efectos de este análisis se han tenido en consideración los servicios logísticos que se han considerado más representativos, quedando excluidos, adicionalmente, aquellos que por diversos motivos (precios expresados en distintas unidades y servicios que presentan particularidades específicas para determinados clientes, entre otros) no son comparables con el resto.

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 del orden del 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 conveniencia 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 servicio²⁸ y el de ventas directas (o “extra-red”)²⁹.

²⁸ A los efectos de este informe se emplearán de forma indistinta los términos instalaciones de suministro de carburantes a vehículos y estaciones de servicio.

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 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).

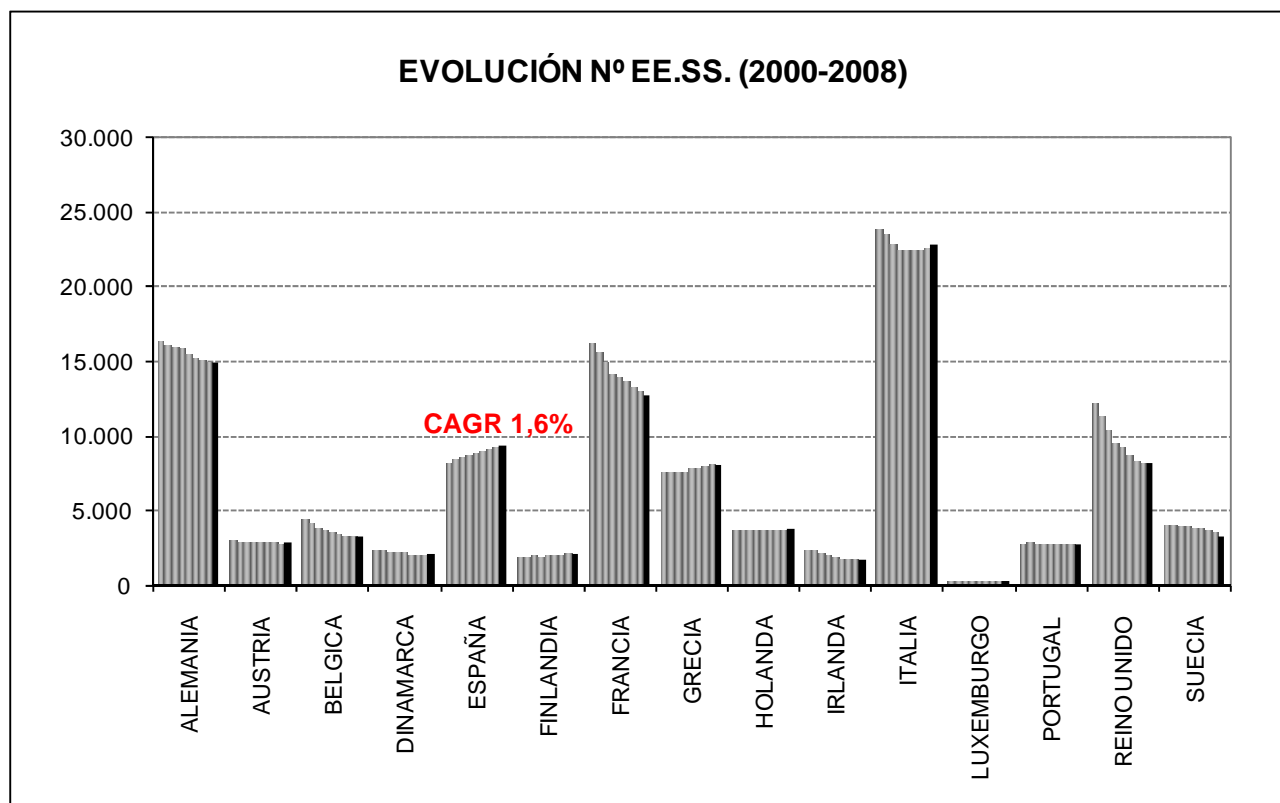
2.3.1 Tamaño de la red de estaciones de servicio

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.

Gráfico 2.3.1.: Evolución del número de EE.SS. en los países de la UE-15. Años 2000-2008

²⁹ 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.



Fuente: DMS y CNE

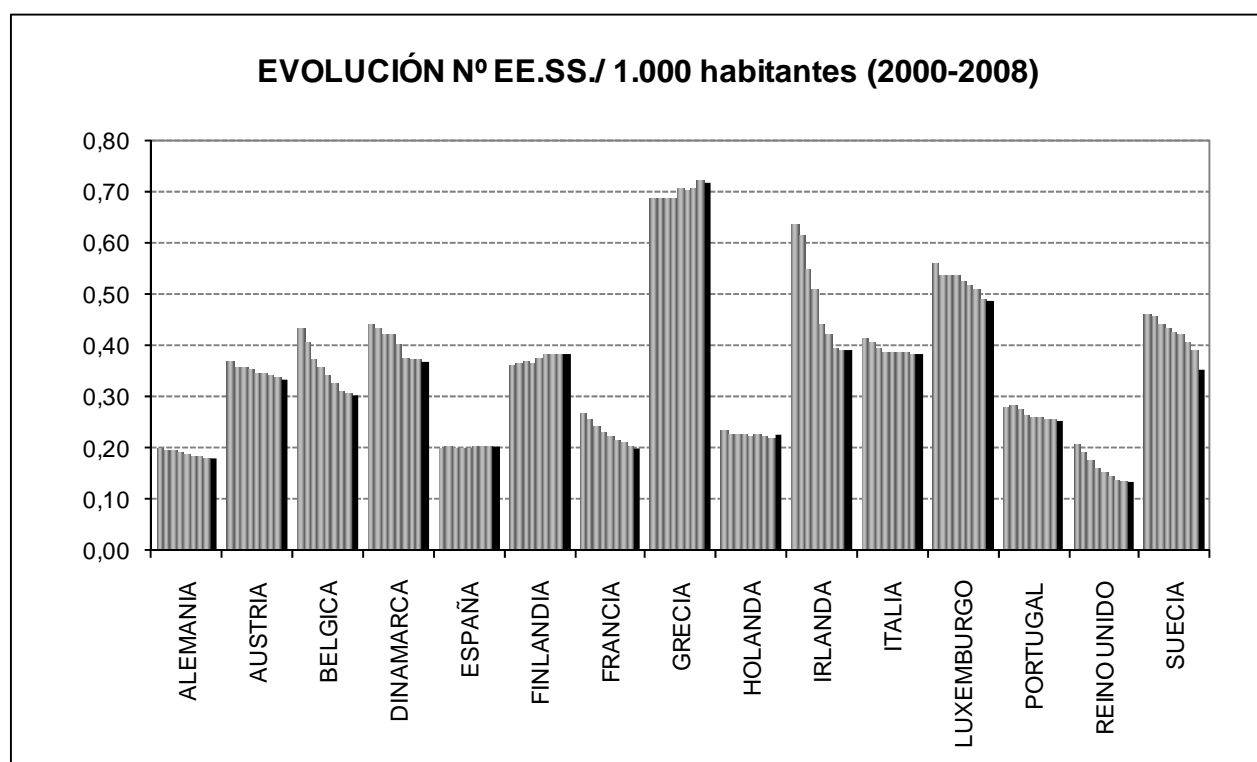
El número total de estaciones de servicio operativas en España se ha mantenido, tradicionalmente, por debajo del de los países europeos de nuestro entorno, si bien, en los últimos años, su tendencia ha sido creciente, en contraposición con la evolución decreciente generalizada existente en Europa.

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 8.150 puntos de venta en el año 2000 a, aproximadamente, 9.200 en el año 2008, lo que se traduce en una tasa compuesta de crecimiento anual del 1,6%. 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 (-4,8%), Irlanda (-4,1%) y Bélgica (-3,7%)³⁰.

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 2008, 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 (12.707), Alemania (14.826) e Italia (22.793).

Gráfico 2.3.2.: Evolución del número de EE.SS. por cada 1.000 habitantes en los países de la UE-15. Años 2000-2008



Fuente: DMS y CNE

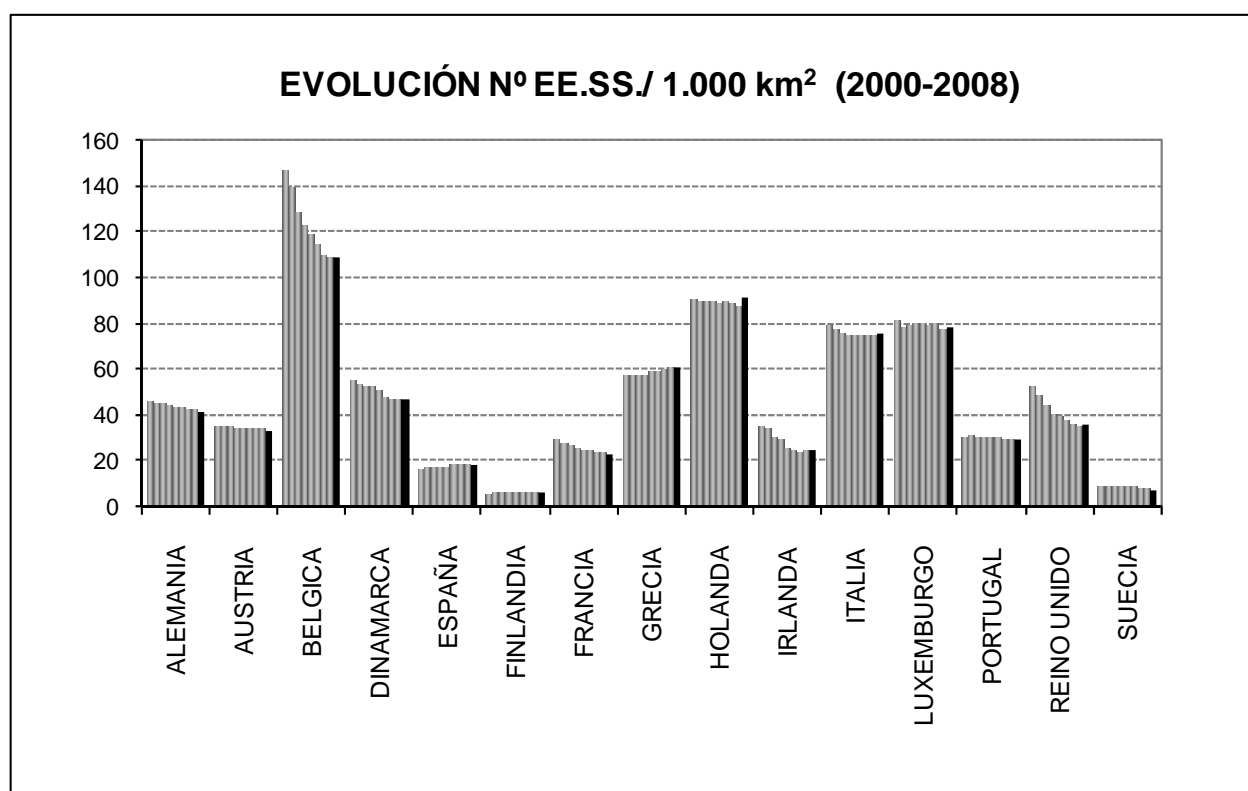
En el periodo analizado y entre los países de la UE-15, España se sitúa entre la tercera y cuarta posición más baja en el ranking del ratio de estaciones de servicio por cada 1.000 habitantes. Así, en el año 2008, España tiene 0,20 puntos de venta por cada 1.000 habitantes, superando tan sólo a Francia (0,198), Alemania (0,18) y Reino Unido (0,13).

³⁰Grecia, Holanda y Finlandia presentan, al igual que España, tasas de crecimiento positivas (+0,9%, +0,2% y +1,1%, respectivamente), si bien éstas son inferiores a la de nuestro país.

En la posición opuesta se encuentran Grecia con 0,71 estaciones de servicio por cada 1.000 habitantes, Luxemburgo con 0,49, Irlanda con 0,39 y Finlandia e Italia con 0,38.

España junto con Finlandia y Grecia son los únicos países de la UE-15 que en el periodo 2000-2008 han experimentado un aumento del número de estaciones de servicio por cada 1.000 habitantes, siendo la tasa de crecimiento acumulada del 0,3% en España, del 0,8% en Finlandia y del 0,5% en Grecia. En sentido opuesto, los países que presentan los mayores descensos para dicho periodo son Reino Unido, Irlanda y Bélgica con tasas de decrecimiento del 5,3%, 5,9% y 4,3%, respectivamente.

Gráfico 2.3.3.: Evolución del número de EE.SS. por cada 1.000 km² en los países de la UE-15. Años 2000-2008



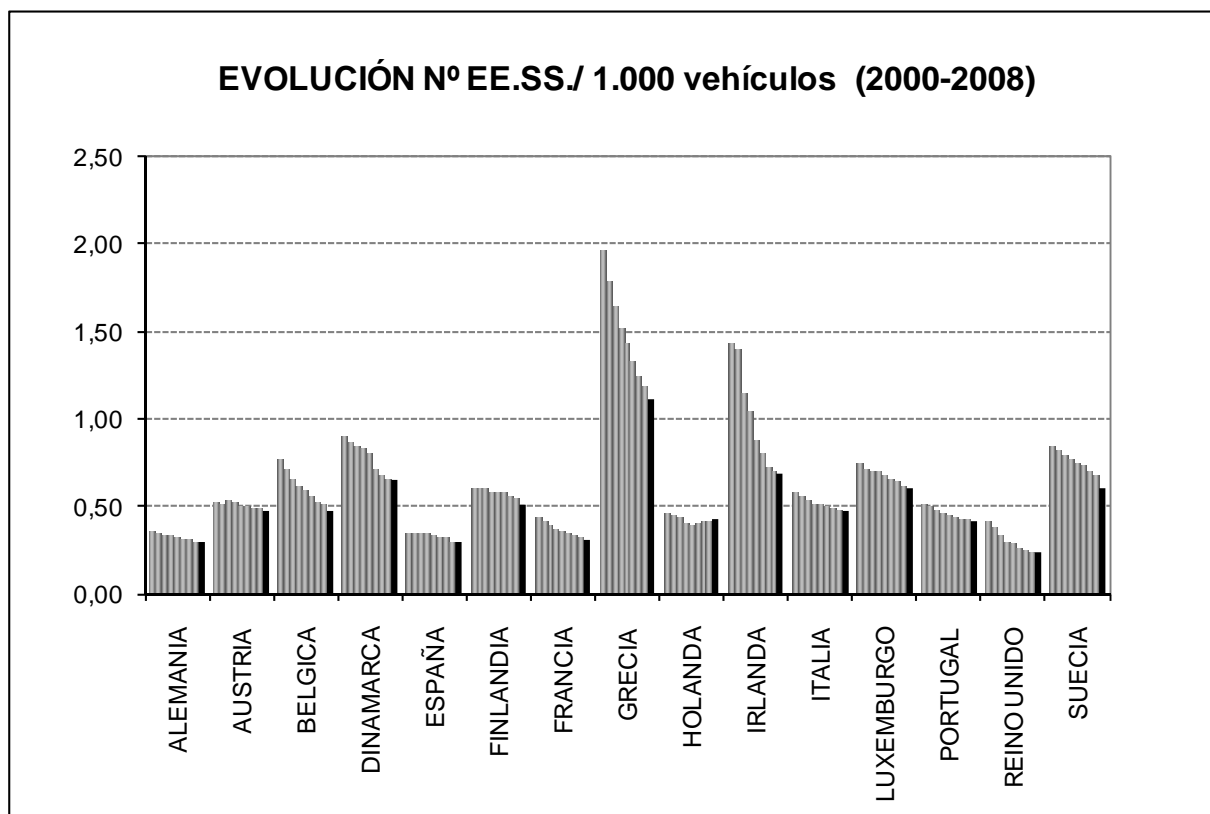
Nota: Los datos de Suecia aportados por el DMS para el periodo 2000-2007 se han corregido en relación a los publicados en el "Primer Informe Anual de Supervisión".

Fuente: DMS y 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 tercer ratio más bajo de los países de la UE-15 (18,32 en 2008) superando a Finlandia (6,00) y Suecia (7,21). Por el contrario Bélgica, Holanda y

Luxemburgo presentan los valores más altos (108,50, 91,34 y 78,67, respectivamente, en el año 2008).

Gráfico 2.3.4.: Evolución del número de EE.SS. por cada 1.000 vehículos en los países de la UE-15. Años 2000-2008



Fuente: DMS y CNE

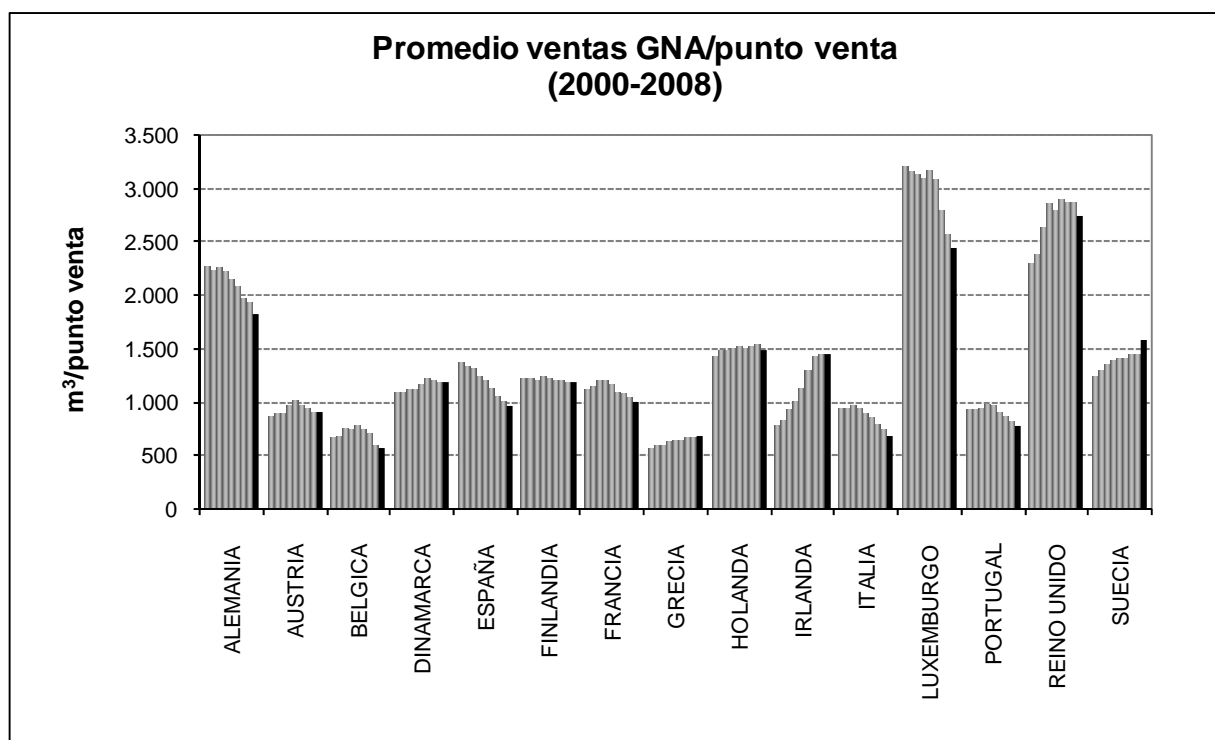
Finalmente, si se analiza el número de estaciones de servicio por cada 1.000 vehículos, España ocupa de nuevo las posiciones más bajas de los países de la UE-15 durante todo el periodo analizado. En el año 2008 España presenta, junto con Alemania, el segundo ratio más bajo con 0,30 puntos de venta por cada 1.000 vehículos, superando únicamente a Reino Unido (0,24). En la posición opuesta se encuentran Grecia con 1,11 estaciones de servicio por cada 1.000 vehículos, Irlanda con 0,69 y Dinamarca 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 2000-2008, siendo Holanda el país donde este descenso ha sido menor (-0,9%). A la inversa, los países que han experimentado un mayor descenso en este ratio son Irlanda (-8,7%), Grecia (-6,9%) y Reino Unido (-6,8%).

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 2008, en España existe una estación de servicio por cada 4.934 habitantes, 3.349 vehículos y por cada 55 km², frente a la media europea de una instalación de suministro por cada 2.973 habitantes, 1.911 vehículos y 21 km².

Consecuentemente, el volumen medio de carburantes de automoción vendidos por instalación de suministro en España es uno de los más elevados de Europa, debido fundamentalmente al 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 2000-2008



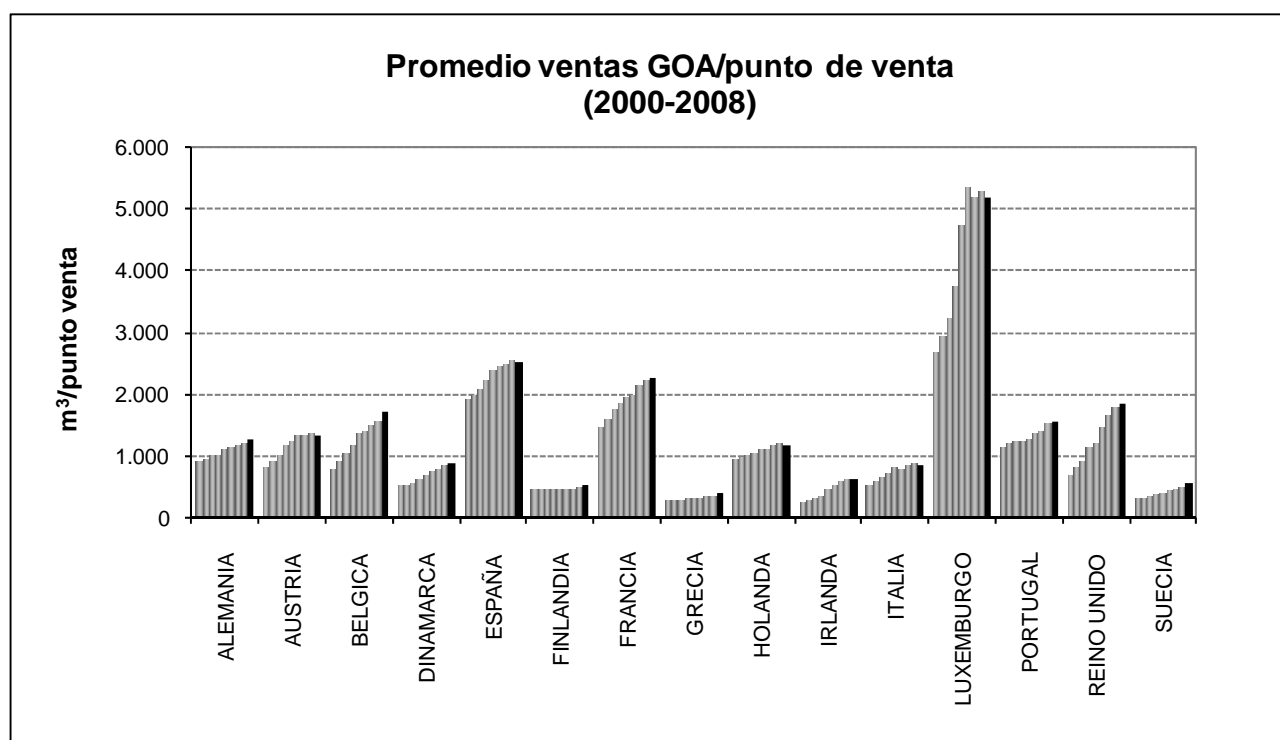
Fuente: DMS y CNE

Tal y como se desprende del gráfico anterior, referente a las ventas medias de gasolinas de automoción por instalación de suministro, en España el volumen de ventas por estación de servicio mantiene durante el periodo analizado una tendencia decreciente,

pasando de ostentar el quinto ratio más elevado de la UE-15 en el año 2000 a la décima posición en el año 2008.

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 (-21% entre 2000 y 2008) ante la acusada dieselización del parque automovilístico en los últimos años³¹.

Gráfico 2.3.6.: Evolución de las ventas medias de gasóleo A por punto de venta en los países de la UE-15. Años 2000-2008



Fuente: DMS y CNE

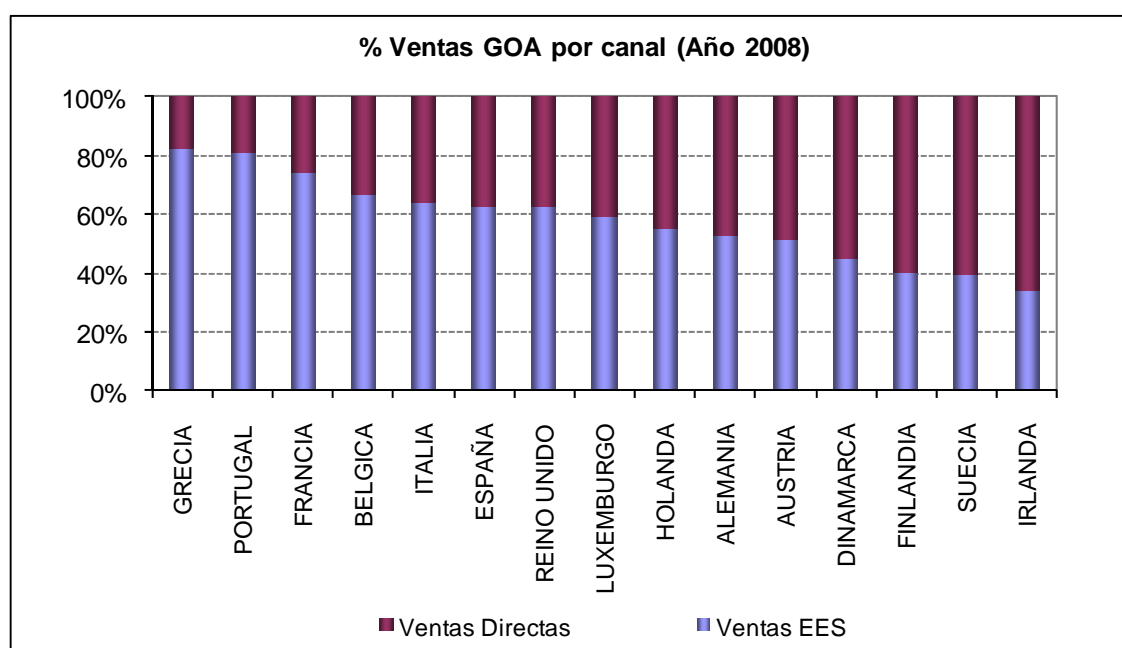
En relación a las ventas medias por punto de venta correspondientes a los suministros de gasóleo A, España ocupa la segunda posición (2000-2008) más elevada en el ranking de países de la UE-15 después de Luxemburgo. La tendencia creciente de dicho ratio en España, que se observa de forma sostenida durante todo el periodo analizado, es el resultado de un incremento de las ventas de gasóleo A en estaciones de servicio de

³¹ 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 73% en el año 2008.

mayor magnitud que el registrado por el número de puntos de venta (incremento superior al 49 % vs. 13%), debido a la mencionada dieselización del parque automovilístico.

Cabe señalar, adicionalmente, que la evolución de este ratio en España se ha visto tradicionalmente 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 hecho sitúa a España, en el año 2008 (al igual que 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 37,1% del total de la demanda, superando tan sólo a Italia (36,4%), Bélgica (33,4%), Francia (25,6%), Portugal (19,0%) y Grecia (17,9%). Comparando los datos relativos al año 2007, expuestos en el “*Primer Informe Anual de Supervisión*”, con los que ahora se presentan del ejercicio 2008, se observa, tal y como ya se adelantó en el mencionado Informe, una consolidación en toda la UE-15 de esta situación del reparto entre canales de venta del gasóleo de automoción.

Gráfico 2.3.7.: Reparto entre canales de distribución de las ventas de gasóleo A en los países de la UE-15. Año 2008



Fuente: DMS (datos a 2008) y CNE

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. Sin embargo, 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 2008.

Aún así, y 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 operador³².

El análisis se ha realizado en base a la aplicación de los dos métodos de cuantificación de niveles de concentración a los que se ha hecho referencia en el epígrafe dedicado a la actividad de refino (índice de Herfindahl-Hirschman o índice HHI y método de las cuotas acumuladas).

Cabe señalar en relación a la aplicación del primero de estos métodos que, como novedad respecto a la metodología empleada en el ejercicio precedente, se han excluido los datos correspondientes a ciertas agrupaciones de operadores que ostentan individualmente cuotas de mercado inferiores al 5%, por no disponer del adecuado nivel

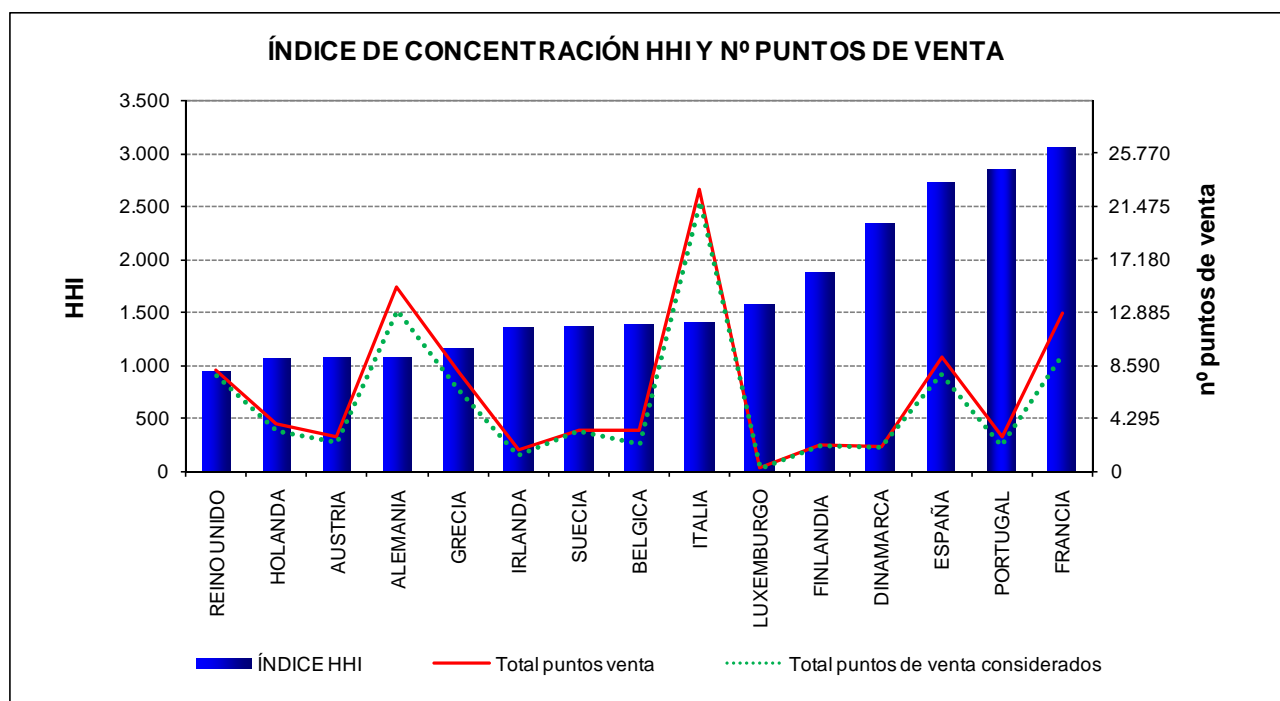
³² No se ha empleado como parámetro para el análisis del grado de concentración la cuota de mercado medida en términos de volumen vendido por no disponer de esta información desagregada por operador a nivel europeo.

Por otro lado, a los efectos de este epígrafe ha de entenderse el concepto “operador” en sentido amplio, no sólo referido a los operadores al por mayor propiamente dichos sino también a los titulares de estaciones de servicio independientes o de instalaciones de suministro a vehículos ubicadas en grandes superficies comerciales.

de desagregación (por ejemplo, agrupaciones de hipermercados, agrupaciones de independientes y otros).

Como resultado, la cuota del mercado que se ha considerado para el cálculo del índice HHI en España es del 85%. Por su parte, las cuotas de mercado contempladas para el resto de países de la UE-15 oscilan entre el 68% de Bélgica y el 100% de Suecia, Finlandia y Luxemburgo, situándose la cuota promedio en el 87%.

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



Nota 1: Para el cálculo del índice de concentración HHI en España se ha asignado el 50% de las instalaciones de suministro de la SOCIEDAD CATALANA DE PETROLIS (Petrocat) equitativamente a sus accionistas REPSOL y CEPSA.

Nota 2: De acuerdo con las "Horizontal Merger Guidelines" estadounidenses, valores HHI inferiores a 1.000 corresponden a mercados competitivos y valores superiores a 1.800 a mercados altamente concentrados.

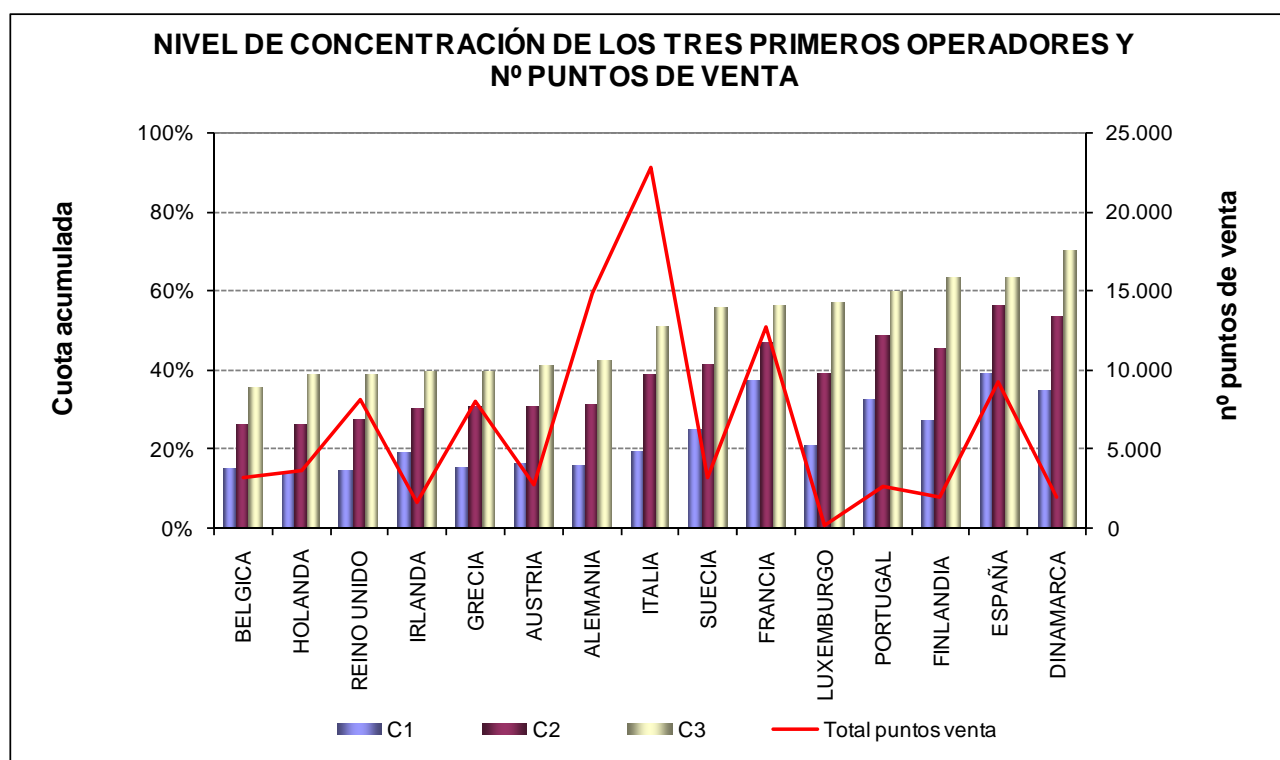
Fuente: DMS (datos 2008) y CNE

Teniendo en consideración la metodología anterior y según la última información disponible referida al año 2008, Reino Unido es el país de la UE-15 con el mercado más competitivo, en términos de grado de concentración de la actividad de comercialización, junto con Holanda, Austria y Alemania, al presentar todos ellos valores del índice HHI en torno a 1.000 (939, 1.067, 1.077 y 1.084, respectivamente). Por otro lado, Francia,

Portugal, España y Dinamarca son los países con mayor grado de concentración, con valores HHI superiores a 1.800 (3.053, 2.844, 2.715 y 2.331, respectivamente). España presenta, por tanto, el tercer índice HHI más alto de la UE-15, situándose un 11% por debajo del más alto (Francia) y un 189% por encima del más bajo (Reino Unido).

Si se comparan estos resultados con los obtenidos en el “*Primer Informe Anual de Supervisión*”, en base a la metodología anterior, se concluye que en el año 2007, al igual que en el 2008, los países más competitivos en la actividad de comercialización de carburantes fueron, en este mismo orden, Reino Unido, Holanda, Austria y Alemania. De igual forma, entre los países con mayor grado de concentración se encuentran, en ambos ejercicios, España, Dinamarca y Portugal, si bien su posición relativa no es coincidente, pasando España de ser en 2007 el país con mayor índice HHI a ser el tercero en 2008³³.

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



³³ Cabe recordar a este respecto que el análisis de Francia, país que en 2008 presenta el índice HHI más elevado de la UE-15, no pudo ser realizado para 2007 por no disponer de la información con el nivel de desagregación necesario.

Nota 1: Para el cálculo del índice de concentración a partir de las cuotas de mercado de los tres primeros operadores en España se ha asignado el 50% de las instalaciones de suministro de la SOCIEDAD CATALANA DE PETROLIS (Petrocat) equitativamente a sus accionistas REPSOL y CEPSA.

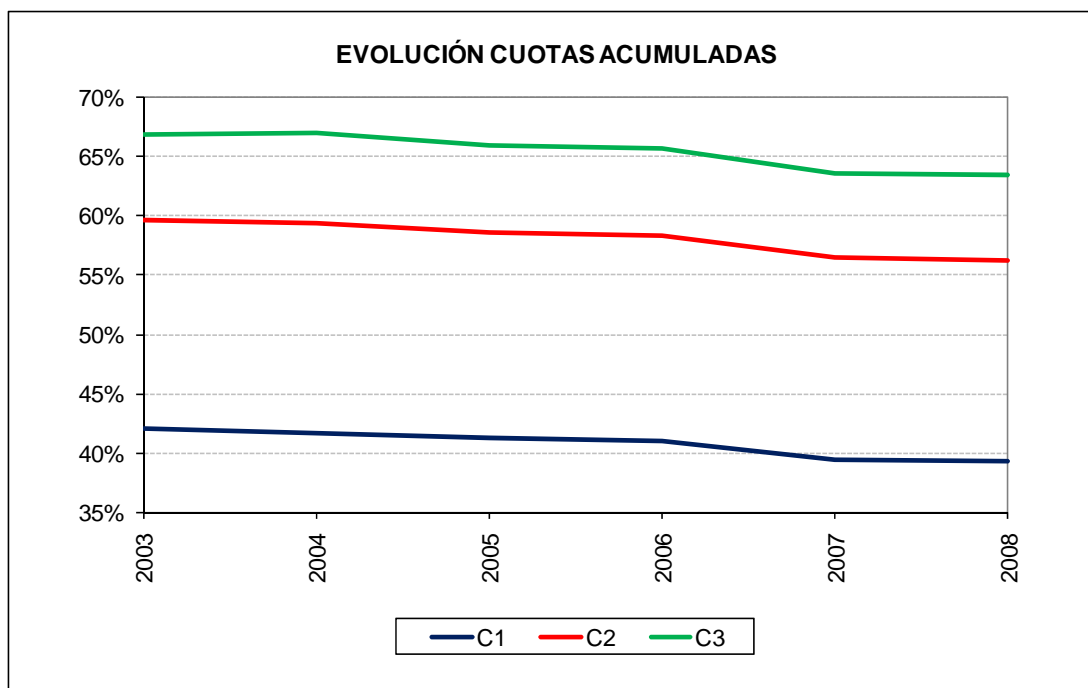
Nota 2: Valores que oscilan entre 0% (concentración mínima) y 100% (concentración máxima).

Fuente: DMS (datos 2008) y CNE

En base a la cuota acumulada de los tres principales operadores de cada mercado nacional (ver gráfico anterior), en el año 2008 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 en 2008, al igual que en el ejercicio precedente, la cuota del principal operador, así como la cuota acumulada de los dos principales operadores, es más elevada. A pesar de ello, cabe resaltar que en los últimos años, la evolución de la cuota del principal operador (C1), así como la de las cuotas acumuladas de los dos y tres principales operadores (C2 y C3, respectivamente) ha presentado un perfil decreciente, tal y como se observa en el siguiente gráfico. En concreto, la cuota C1 ha experimentado en el periodo 2003-2008 un descenso de 2,76 puntos porcentuales mientras que las cuotas C2 y C3 se han reducido en 3,51 y 3,48 puntos porcentuales, respectivamente³⁴.

³⁴ C1: Ha pasado del 42,02% registrado en 2003 al 39,26% en 2008
C2: Ha pasado del 59,68% registrado en 2003 al 56,17% en 2008
C3: Ha pasado del 66,87% registrado en 2003 al 63,38% en 2008

Gráfico 2.3.10.: Evolución de las cuotas de mercado de los tres primeros operadores en España. Periodo 2003-2008



En todo caso, a pesar de este perfil decreciente de las cuotas de mercado de los tres primeros operadores y de que en España (a 31 de diciembre de 2008) 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 en la actualidad 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).

Los siguientes cuadro y gráfico muestran, por un lado, la evolución de la red de estaciones de servicio en España durante el periodo 2003-2008 por compañía y, por otro, el desglose de dicha red por tipo de vínculo correspondiente al ejercicio 2008. De ellos 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. Cabe señalar, en contrapartida, el caso excepcional de Dyneff, operador que en el año 2008 se incorporó de nuevo al mercado minorista español distribuyendo a través de su propia red de estaciones de servicio tras varios años de ausencia.

2. A pesar a las medidas introducidas a través del artículo 3 del RD-L 6/2000³⁵, el número de estaciones de servicio ubicadas en grandes superficies comerciales se mantiene desde el año 2004 en el entorno de los 200-250 puntos de venta.
3. Las estaciones independientes, no integradas en las redes de distribución de operadores al por mayor, suponen en 2008 en su conjunto tan sólo el 17% del total de instalaciones existentes en España (vs. el 16% del 2007).
4. El 83% restante corresponde a instalaciones integradas en la red de distribución de un operador al por mayor³⁶. La mayor parte de ellas 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 exclusiva (DODO) o les son cedidas a los operadores para su gestión mediante contratos de arrendamiento (DOCO).

³⁵ Modificado recientemente por el artículo 44 de la Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley sobre libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio: *“Los establecimientos comerciales podrán incorporar 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”*.

³⁶ 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.

Cuadro 2.3.1.: Evolución de la red de estaciones de servicio en España (2003-2008)

	2008	2007	2006	2005	2004	2003
Mayoristas	7.681	7.633	7.658	7.627	7.493	7.436
Repsol	3.624	3.602	3.621	3.633	3.616	3.611
Cepsa	1.561	1.560	1.540	1.536	1.550	1.517
BP Oil España	666	638	637	635	649	618
Grupo Disa	502	498	471	482	420	147
Grupo Galp	628	222	222	223	233	233
Meroil	191	203	200	198	204	199
Erg	99	112	121	128	122	134
Esergui	105	104	100	85	79	72
Chevron España	61	61	61	60	57	56
Saras Energía	53	44	46	7	-	-
Petrolifera Mare Nostrum	51	43	46	32	-	-
Kuwait	41	43	41	39	42	36
Tamoil	35	41	43	42	44	47
Petrolifera Canaria	36	32	33	31	-	-
Star Petroleum	3	6	7	5	-	-
Petroliers Associats	6	5	6	6	-	-
Petroleos Costa Dorada	3	2	-	-	-	-
Petromiralles	12	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d
Dyneff	4	-	-	-	-	-
Agip España	-	326	311	333	297	295
Esso Española	-	85	88	86	89	77
Petrolifera Ducar	-	3	-	-	-	-
Campa Iberia	-	3	-	-	-	-
Epenergy	-	-	50	50	-	-
Total	-	-	10	14	25	56
Soket	-	-	2	2	-	-
Berastegui	-	-	2	-	-	-
Shell	-	-	-	-	66	338
Hiper/ Supermercados	250	205	185	187	194	157
Otros	1.300	1.300	1.000	1.000	1.000	1.000
TOTAL	9.231	9.138	8.843	8.814	8.687	8.593

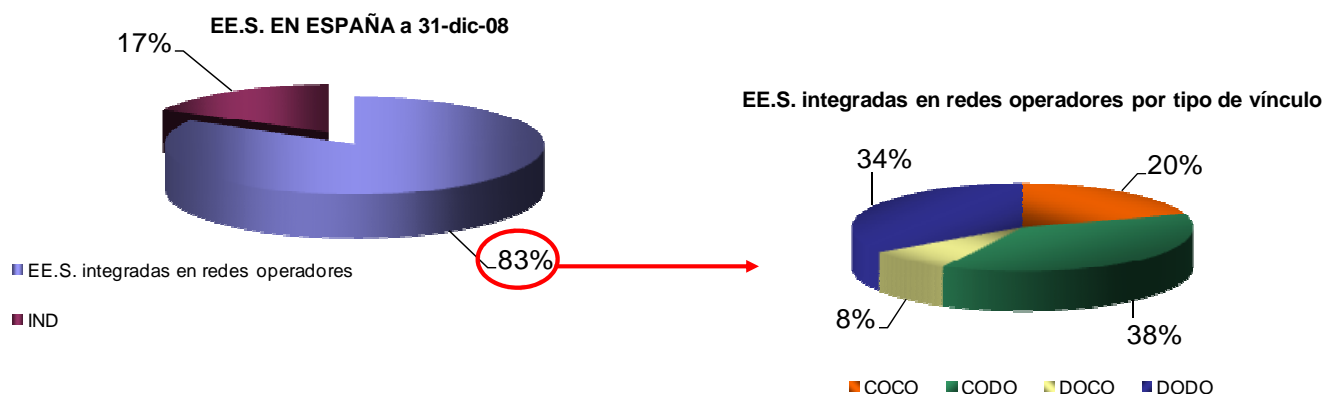
n/d: Información no disponible.

Nota 1: Las estaciones de servicio de SOCIEDAD CATALANA DE PETROLIS (PETROCAT) se han asignado equitativamente a sus accionistas REPSOL y CEPESA.

Nota 2: En el año 2009 SARAS ENERGÍA completa la adquisición de la red de estaciones de servicio de ERG en España.

Fuente: AOP y CNE. Datos a 31 de diciembre

Gráfico 2.3.11.: Estaciones de servicio en España a 31 de diciembre de 2008. Desglose por tipo de vínculo



Fuente: CNE

Cabe señalar en este punto que, a lo largo del año 2009, se ha visto incrementado el número de operadores al por mayor presentes en la cadena de distribución de productos petrolíferos en España, a raíz de la introducción de la obligatoriedad de comercialización de biocarburantes, por identificarse, en este nuevo nicho de mercado, posibilidades para un potencial crecimiento (si bien no todos los nuevos operadores disponen de su propia red de instalaciones de suministro a vehículos para la comercialización de estos productos, la obligación recae por igual sobre todos ellos). Hasta la fecha de este informe son 75 los sujetos obligados, en su gran mayoría operadores al por mayor, los que ya han abierto, como paso inicial para el cumplimiento de su obligación, una cuenta en el Sistema de Certificación de Biocarburantes (SICBIOS) habilitado al efecto por la CNE en calidad de Entidad de Certificación³⁷.

En relación al grado de cumplimiento de la obligación de comercialización de estos productos, en el ejercicio 2009 se ha cumplido, prácticamente, el objetivo individual de biocarburantes contenidos en gasolinas (2,5%), se ha excedido holgadamente el objetivo

³⁷ Adicionalmente, se han dado de alta en el Sistema 28 almacenistas y productores (sujetos de verificación de la obligación), lo cual supone la práctica totalidad de las empresas afectadas por el mecanismo de fomento de biocarburantes.

de biocarburantes en diesel (2,5%) y se ha superado ligeramente el objetivo global establecido para el citado ejercicio (3,4%)³⁸.

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 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 las operaciones societarias de concentración económica que han tenido lugar en los últimos años y que, implicando importantes cambios en la configuración de las redes de distribución, se han convertido en la alternativa más factible para ganar mayor penetración en el mercado³⁹. Por esta vía, compañías como GALP y DISA han podido incrementar considerablemente su cuota de mercado. Adicionalmente, la nueva obligación de comercializar biocarburantes, a partir del año 2009, genera posibilidades para la entrada de nuevos operadores en la cadena de distribución de productos petrolíferos en España.

Por último, casi el 85% de las instalaciones de suministro forman parte de la red de distribución de un operador al por mayor y, de éstas, el 66% quedan integradas en dicha

³⁸ Esto se traduce, a nivel de certificados expedidos, en el apunte definitivo en las cuentas de certificación de los sujetos obligados de un total de 920.537 certificados de biocarburantes en diésel y de 151.792 certificados de biocarburantes en gasolina, los cuales han permitido alcanzar porcentajes de venta, medidos en contenido energético, del 2,49% de biocarburantes en gasolinas, del 3,67% de biocarburantes en diesel y del 3,44% sobre el total de carburantes de automoción.

³⁹ 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, a través de sus filiales GALP DISTRIBUCIÓN OIL ESPAÑA Y GALP COMERCIALIZACIÓN OIL ESPAÑA respectivamente, 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; 7) Año 2009: SARAS ENERGÍA completa la adquisición de la red de estaciones de servicio de ERG en España.

red mediante un vínculo “fuerte” (de larga duración). Este hecho, por un lado, condiciona la entrada de posibles nuevos competidores y, por otro, genera los consiguientes efectos sobre el nivel de competencia intramarca e intermarca, al constituir las relaciones verticales entre suministradores y minoristas 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.

2.3.3 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 indicadores de precios (antes y después de impuestos) y márgenes brutos de comercialización de la gasolina y gasóleo de automoción en España en comparación con 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, 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 2008⁴⁰, que

⁴⁰ “Expediente informativo sobre evolución de los precios de los carburantes de automoción en España en relación a las medias europeas”, aprobado por el Consejo de Administración de la CNE el 23 de julio de 2008 (Ref. web: 104/2008).

contempla el quinquenio 2003-2007 y al que se hizo referencia en el “*Primer Informe Anual de Supervisión*”, así como del expediente informativo efectuado, igualmente, por encargo del Consejo de Administración de la CNE, tras su sesión de 23 de octubre de 2008, que abarca el periodo comprendido entre enero de 2008 y abril de 2009. A este último expediente informativo se dedica este apartado del epígrafe.

En efecto, en atención a los comportamientos inusuales identificados, a raíz de los citados informes de indicadores “macro”, desde mediados de julio de 2008 en, por un lado, la evolución del indicador de precios antes de impuestos (PAI) de los carburantes de mayor consumo comercializados a través del canal de estaciones de servicio y, por otro, en los niveles de márgenes brutos de comercialización (PAI-Ci) en España, el Consejo de Administración de la CNE acordó el 23 de octubre de 2008, como se ha mencionado, la apertura de un expediente informativo sobre la evolución de los precios y márgenes de comercialización en España en relación con los mercados europeos, con objeto de hallar las razones que pudieran explicar estos hechos.

Para la realización del mismo, se solicitó al efecto la información (de carácter semanal) necesaria a las 9 compañías con mayor cuota de mercado en la actividad de distribución de carburantes a través del canal de estaciones de servicio en España, información

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.

Las principales conclusiones que se extrajeron del mismo son las siguientes: 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, en el periodo 2003-2007, el incremento de la diferencia entre el precio antes de impuestos y el coste de aprovisionamiento (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) 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); y 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 apuntar la existencia de una mayor posibilidad de actuación competitiva en este carburante.

referente a la gasolina 95 y al gasóleo de automoción comercializado durante el periodo comprendido entre enero de 2008 y abril de 2009⁴¹.

Analizada la información recabada, se extrae como principal conclusión de este expediente informativo, aprobado por el Consejo de la CNE el 22 de diciembre de 2009⁴², que si bien el margen bruto de comercialización en el periodo enero 2008/abril 2009 es mayor que el observado en los cinco ejercicios precedentes (fundamentalmente durante el segundo semestre de 2008), tanto en España como en la media europea, el diferencial de margen bruto España vs. Europa supera de forma significativa los valores de años anteriores (con la excepción del segundo semestre de 2008)⁴³. Por otro lado, se concluye que en los periodos de mayores ventas se registran niveles elevados de margen bruto de comercialización, perteneciendo la mayor parte de las semanas del periodo analizado en las que se confirma esta observación al segundo semestre de 2008.

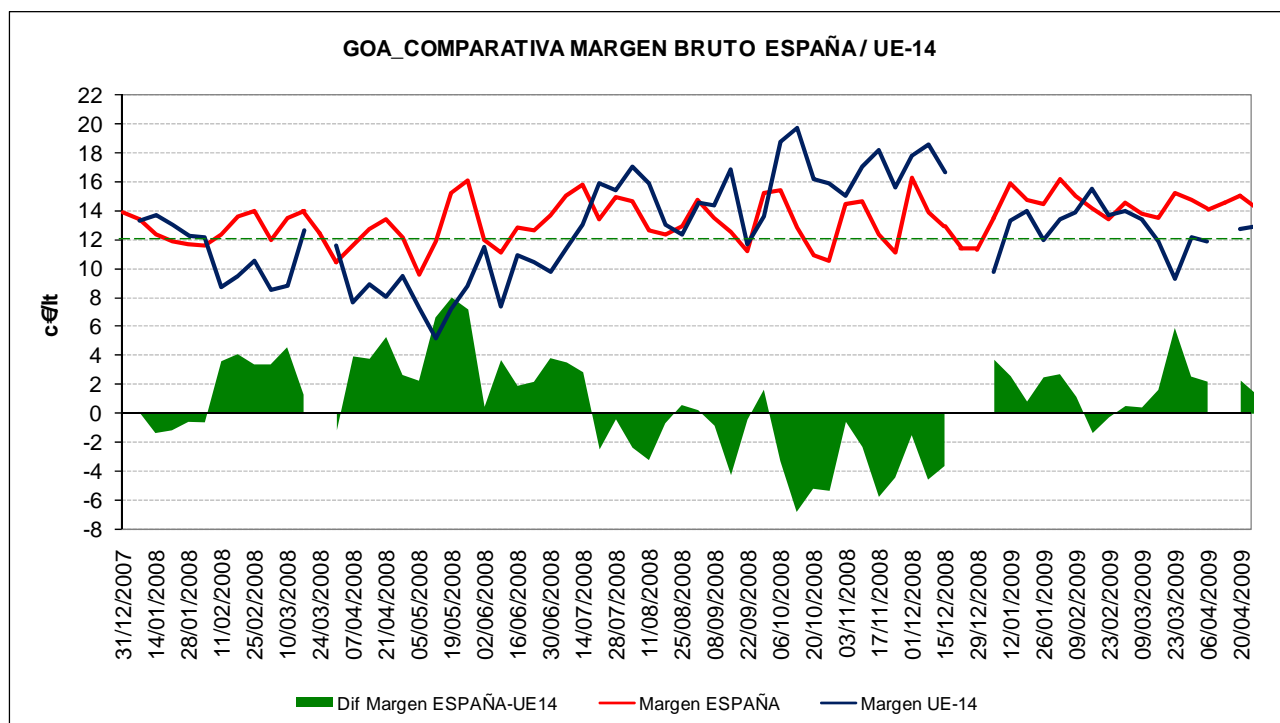
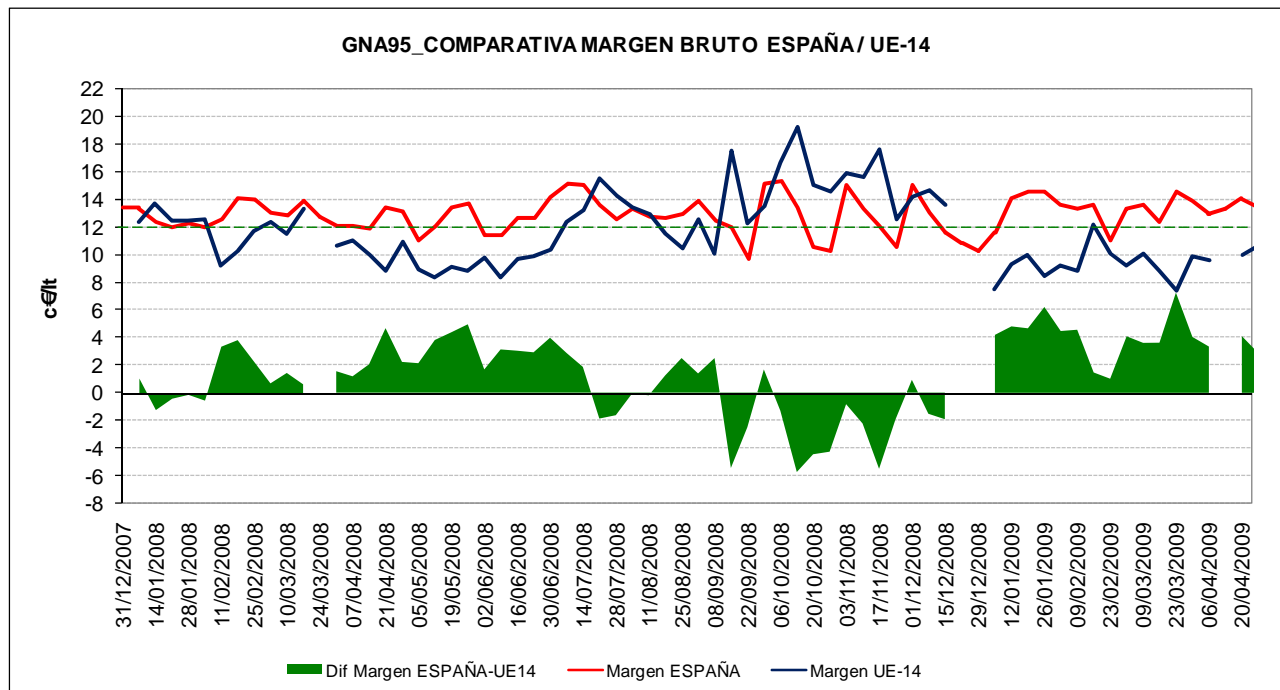
Los siguientes gráficos ilustran estas conclusiones, pudiéndose observar en ellos que el segundo semestre de 2008 parece presentar un comportamiento contrario al resto del periodo abordado.

⁴¹ En concreto, se solicitó la siguiente información (relativa a Península y Baleares): 1) Precio de venta antes de impuestos, tanto antes como después de descuentos; 2) Cantidades totales vendidas; 3) Volumen de ventas sujeto a descuentos; y 4) Información sobre aprovisionamientos: cantidades totales aprovisionadas y costes de aprovisionamiento, calculados como costes medios ponderados por volumen de los aprovisionamientos internacionales y de las adquisiciones nacionales.

⁴² “Expediente informativo sobre la evolución de los precios y márgenes de comercialización de los carburantes de automoción en España (enero 2008-abril 2009)” (Ref. web: 157/2009).

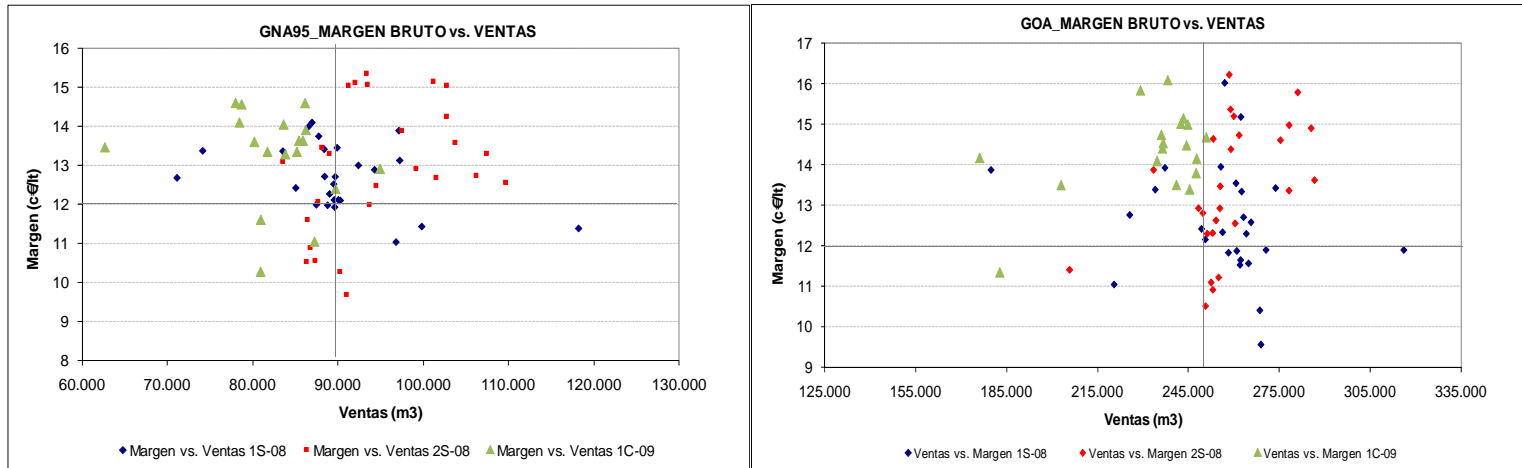
⁴³ Al igual que se observó en el expediente informativo anterior, el comportamiento de los márgenes brutos de comercialización en España y su posición relativa frente a Europa se explica mayoritariamente por el comportamiento de los precios de los carburantes y no por los efectos de las cotizaciones internacionales.

Gráficos 2.3.12 y 2.3.13: Análisis comparativo España/UE-14 del margen bruto



Nota: No se dispone de la información sobre precios correspondiente a la media europea UE-14 para las semanas del 24 de marzo, 22 y 29 de diciembre de 2008 y 13 de abril de 2009, fechas coincidentes con periodos vacacionales (Semana Santa y Navidad) en los que no se publica el "Oil Bulletin".

Gráficos 2.3.14 y 2.3.15: Dispersión margen bruto vs. ventas. Gasolina 95 y Gasóleo A



En definitiva, las principales conclusiones del expediente informativo aprobado en 2009 vienen a confirmar que, posiblemente, la estructura de mercado existente en la comercialización de carburantes de automoción en España a través del canal de estaciones de servicio podría explicar, en parte, la configuración de los precios, su nivel de dispersión y su posición relativa frente a Europa.

En este sentido, con objeto de discernir si las diferencias identificadas entre el mercado español de comercialización de carburantes y el europeo se deben a singularidades de nuestro país, o bien son un reflejo de lo que está ocurriendo en el resto de Europa, se propusieron en el mencionado expediente del año 2009 una serie de actuaciones, todas ellas orientadas a esclarecer las causas de dichos aspectos diferenciales. A la fecha de este informe, parte de estas actuaciones, entre las que destaca la elaboración de estudios comparativos de mercados que puedan asemejarse al entorno español (actuación ya apuntada como propuesta en el “*Primer Informe Anual de Supervisión*”), ya se han iniciado⁴⁴.

⁴⁴ En este sentido, los aspectos a analizar, ya apuntados desde diversas fuentes como factores explicativos de estos comportamientos diferenciales, serían, por un lado, componentes de carácter sectorial, tales como el peso de la comercialización de carburantes a través de hipermercados, el distinto desarrollo de la red vial, la participación de los negocios non-oil, la estructura contractual de la distribución minorista o la retribución de los costes de distribución o mantenimiento de reservas estratégicas, entre otros. Por otro, aspectos de índole económica, habiéndose de evaluar los efectos de la evolución de ciertas variables macro tales como la inflación, el consumo o la paridad de aquellas monedas diferentes del euro (libra).

Finalmente cabe señalar que, si bien los comportamientos y tendencias generales detectadas a partir de los indicadores analizados en los informes “macro”, que motivaron la apertura del expediente informativo aquí sintetizado, son coincidentes, desde un punto de vista cualitativo, con las observaciones derivadas del análisis realizado a partir de la información aportada por las compañías, se hace necesario, tal y como se puso de manifiesto en las propuestas de actuación del expediente, tomar ciertas iniciativas. En concreto, revisar junto con el MITyC los aspectos metodológicos empleados para el cálculo de los precios de venta promedio nacionales que se emplean como indicadores, e instar a la Unión Europea a la elaboración de un procedimiento comunitario de información que establezca una metodología con criterios comunes, concretos y definidos sobre los datos que los distintos Estados Miembros han de reportar en cuanto a niveles de precios al consumidor de productos petrolíferos, especificando de forma concisa el método de cálculo de los valores promediados⁴⁵.

Informes de supervisión “micro”

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 macro⁴⁶. Así, los análisis macro muestran tendencias generales del mercado, alertando de posibles anomalías a nivel global, sin embargo, no detectan

⁴⁵ Las Decisiones del Consejo de 22 de abril y 26 de julio de 1999, sobre un procedimiento comunitario de información y consulta sobre los costes de abastecimiento de petróleo crudo y los precios al consumo de productos petrolíferos, no establecen una metodología concreta para la elaboración de la información que los distintos Estados miembros han de reportar. Por un lado, la Decisión de 22 de abril de 1999 concreta que los precios que los Estados miembros han de reportar son *“los niveles de precios más representativos que se apliquen realmente al consumidor”* y que *“si la Comisión comprobare la existencia de anomalías o incoherencias en las informaciones que le sean comunicadas por los Estados miembros, podrá pedir a los Estados miembros que le permitan tener conocimiento de los procedimientos de cálculo o de evaluación en los que se basan las informaciones”*. Por otro, la Decisión de la Comisión de 26 de julio de 1999 establece que *“los precios libres de impuestos y tasas que comunicarán los Estados miembros serán los precios aplicados con mayor frecuencia, resultantes de una media ponderada”*.

⁴⁶ A la fecha de este informe se han elaborado un total de 14 informes: áreas de influencia de Vigo (Ref. Web: 56/2007), Jerez de la Frontera (69/2007), Vitoria (81/2007), autopista AP-7 La Junquera-Barcelona (15/2008), Valladolid (86/2008), autovía A-2 Guadalajara-Zaragoza (102/2008), La Coruña (112/2008), Don Benito (140/2008), Benavente (12/2009), Tarragona (135/2009), Santander (29/2010), autovía A-1 San Sebastián de los Reyes-Aranda de Duero (49/2010), autopista AP-7 La Junquera-Guadiaro y localidad de Almería (95/2010).

problemas de competencia específicos. La supervisión micro de la CNE cubre este aspecto permitiendo un análisis más detallado de un número concreto de estaciones de servicio.

Para ello, en cada informe, se tratan y analizan los precios de los carburantes comercializados durante un periodo 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 analizados⁴⁷ 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 descuentos⁴⁸.

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 de lo dispuesto en la Orden ITC/2308/2007⁴⁹, 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

⁴⁷ 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.

⁴⁸ No se dispone de información con el grado de desagregación necesario para realizar el análisis de precios después de la aplicación de descuentos.

⁴⁹ 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.

a la Resolución de 17 de julio de 2000 (censo de instalaciones)⁵⁰, 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 CNE⁵¹ al respecto.

Las principales conclusiones extraídas en materia de competencia de estos informes son las siguientes⁵²:

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 29% (Santander) y el 71% (La Coruña), siendo REPSOL dicho operador mayoritario en todas las áreas analizadas.

⁵⁰ 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.

⁵¹ 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.

⁵² En la comparativa que, a efectos de competencia, se realiza en este punto se excluyen los informes “micro” que contemplan instalaciones de suministro ubicadas en autopistas de peaje (autopista de peaje AP-7 La Junquera-Barcelona y autopista de peaje AP-7 La Junquera-Guadiaro), dadas las características diferenciales que, a juicio de la Comisión Europea, presenta el mercado de distribución minorista de carburantes en estas vías respecto al de las estaciones de servicio fuera de ellas.

Adicionalmente, cabe señalar en relación a la comparativa efectuada, que las conclusiones extraídas en cada informe “micro” se corresponden con el periodo abordado en el mismo. En el conjunto de los informes realizados hasta la fecha, se han cubierto distintos intervalos temporales comprendidos entre enero de 2007 y mayo de 2010.

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 contrario, los más bajos corresponden, mayoritariamente, a instalaciones independientes, destacando entre ellas las ubicadas en grandes superficies comerciales⁵³.
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 del conjunto de áreas “micro” analizadas hasta la fecha de este informe (excluidas, como se ha dicho, las autopistas de peaje), la diferencia media existente entre los precios diarios aplicados en el total de instalaciones contempladas se sitúa en 3,46 c€/lt para la gasolina 95 y en 3,14 c€/lt para el gasóleo A. Las menores horquillas promedio de fluctuación de precios diarios registradas se sitúan en 1,78 c€/lt para la gasolina 95 y en 1,06 c€/lt para el gasóleo A, mientras que las mayores lo hacen en 6,97 c€/lt y 6,20 c€/lt respectivamente.
 - Por lo general, 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 la mayoría de los entornos analizados hasta la fecha, el número máximo de alternativas diarias de precio para la gasolina 95 supera al del gasóleo A, hallándose la situación contraria en tan sólo 3 casos⁵⁴. Por su parte, en tan sólo

⁵³ Con la excepción de la cadena de hipermercados CARREFOUR, la cual presenta, en gran parte de los entornos analizados en los que está presente, el precio diario medio más alto en un elevado porcentaje de los días considerados para ambos carburantes. 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.

⁵⁴ Área de influencia de Don Benito y municipios de Tarragona y Santander.

una de las áreas abordadas, de tipología “carretera”, el número máximo de alternativas diarias de precios es coincidente para ambos carburantes⁵⁵.

- En el conjunto de los entornos analizados, el porcentaje de instalaciones que aplican diariamente el mismo precio oscila entre el mínimo del 23% (gasolina 95) y 21% (gasóleo A)⁵⁶ y el máximo del 75% para ambos carburantes⁵⁷. Por otro lado, el precio que diariamente es aplicado por un mayor número de instalaciones se sitúa, por lo general y para ambos productos, más próximo al precio máximo diario (límite superior de la banda de precios) que al precio mínimo (límite inferior)⁵⁸.

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.

⁵⁵ Tramo de la autovía A-2 comprendido entre Guadalajara y Zaragoza.

⁵⁶ Porcentajes registrados en el tramo de la autovía A-1 comprendido entre San Sebastián de los Reyes y Aranda de Duero y en el municipio de Tarragona, respectivamente.

⁵⁷ Correspondiente al área de influencia de La Coruña.

⁵⁸ Excepto en el tramo de la Autovía A-2 Guadalajara-Zaragoza y en las áreas de influencia de Benavente y Don Benito (esta última tan sólo para el caso de la gasolina 95).

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 Hidrocarburos⁵⁹, el precio antes de impuestos tanto de la gasolina 95 como del gasóleo A es, por lo general, 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 podría explicarse, en parte, 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; y 7) 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, más adelante se formulan algunas propuestas de reforma regulatoria para favorecer el grado de competencia en el mismo.

⁵⁹ Jerez de la Frontera, Vitoria, Valladolid, un tramo de la autovía A2, Don Benito, Benavente, Santander, un tramo de la autovía A-1 y la localidad de Almería.

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*).

Recientemente, tanto el artículo 3 como la disposición transitoria primera del RD-L 6/2000, a los que se acaba de hacer referencia, se han visto modificados por el artículo 44 de la Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley sobre libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio (Ley Paraguas⁶⁰). A partir de ahora, cualquier establecimiento comercial, que disponga de la correspondiente licencia municipal de apertura, tiene la posibilidad de “*incorporar entre sus equipamientos, al menos, una instalación para suministro de productos petrolíferos a vehículos*”. Hasta ahora, dicha incorporación sólo se contemplaba, y además con carácter obligatorio, para

⁶⁰ Esta Ley adapta la normativa estatal de rango legal a lo dispuesto en la Ley 17/2009, de 23 de noviembre, sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio (Ley Omnibus), en virtud del mandato contenido en su disposición final quinta.

los establecimientos que, de acuerdo con el artículo 2.3 de la Ley 7/1996, de 15 de enero, de Ordenación del Comercio Minorista, tuvieran la consideración de gran establecimiento comercial.

Por otro lado, con anterioridad, el Real Decreto-Ley 15/1999⁶¹ ya había establecido, con la misma intención que el RD-L 6/2000 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 próximas⁶². 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

Partiendo del análisis descriptivo que se ha realizado en la primera parte de este informe, a lo largo de este epígrafe se identifica un conjunto de propuestas susceptibles de análisis y aplicación en el mercado español, relativas tanto a la supervisión de mercados como a potenciales reformas regulatorias, con el objetivo de reforzar el grado de competencia en el sector de hidrocarburos líquidos en nuestro país. Este conjunto de propuestas, que vienen a confirmar las ya recogidas en el *“Primer Informe Anual de Supervisión”* elaborado tras el cierre del ejercicio 2008, se han clasificado en dos grandes grupos: las relativas al acceso al suministro de hidrocarburos líquidos y aquellas relacionadas con la actividad de distribución minorista de carburantes a través de estaciones de servicio.

⁶¹ 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.

⁶² 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 derivada del artículo 5 del RD-L 6/2000, exclusivamente para las estaciones de servicio ubicadas en carreteras estatales.

En lo que se refiere al acceso al **suministro de hidrocarburos líquidos** se identifican dos prioridades. La primera de ellas consistiría en continuar garantizando la ausencia de discriminaciones en las condiciones de transporte y almacenamiento de los productos refinados procedentes de la importación. En este punto hay que tener en cuenta el peso creciente de las importaciones en la satisfacción de la demanda de productos petrolíferos en España, importaciones que en muchos casos son llevadas a cabo por operadores independientes, no integrados verticalmente. Considerando 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.

Una segunda prioridad consistiría en minimizar las restricciones al comercio intracomunitario de productos petrolíferos, especialmente en el ámbito de las especificaciones técnicas de los carburantes. A este respecto hay que recordar que en determinados países europeos se han ido adoptando 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 concreto, en España, en aras de la consecución de estos objetivos, se ha traspuesto recientemente a nuestro ordenamiento jurídico, mediante la aprobación del Real Decreto 1088/2010, de 3 de septiembre⁶³, la Directiva comunitaria de calidad de carburantes⁶⁴, en lo referente a las especificaciones de gasolinas y gasóleos y al uso de biocarburantes (introduciéndose, adicionalmente, modificaciones sobre las especificaciones de los combustibles utilizados por los buques de navegación interior).

⁶³ Real Decreto 1088/2010, de 3 de septiembre, por el que se modifica el Real Decreto 61/2006, de 31 de enero, en lo relativo a las especificaciones técnicas de gasolinas, gasóleos, utilización de biocarburantes y contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo.

⁶⁴ 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.

Se recomienda, en línea con estas actuaciones en el ámbito normativo español de especificaciones técnicas, que se continúen integrando 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 las novedades que vayan surgiendo 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.

En lo que se refiere a la formulación de propuestas relacionadas con la actividad de **distribución minorista de carburantes a través de estaciones de servicio**, hay que tener en cuenta las singularidades del mercado español, uno de los mercados más concentrados de Europa, caracterizado además por un elevado grado de control de los operadores al por mayor sobre los precios de venta al público de los carburantes en sus respectivas redes de distribución. Todo ello se traduce en un alto nivel de alineamiento de precios y en márgenes de comercialización comparativamente altos en relación con las medias europeas. Por otro lado, mientras se mantenga el actual nivel de concentración y las barreras para la construcción de nuevos puntos de venta, es previsible que la implementación de medidas de fomento de la transparencia en precios y la traslación de la capacidad de fijación de precios de venta a los minoristas, deriven en un efecto contrario al pretendido en relación con el nivel de precios de los carburantes.

Teniendo en cuenta todo lo anterior, las actuaciones prioritarias en este caso incluirían la identificación de 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, está previsto revisar la normativa técnica de aplicación 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.

Una segunda prioridad, ya comentada en ocasiones anteriores, consistiría en impulsar 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 pudieran estar lastrando el desarrollo de la competencia de este mercado.

Por otro lado, podrían derivarse actuaciones adicionales a partir de análisis específicos como la evaluación de los efectos que la difusión pública 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.

Por último, resulta prioritario continuar con la labor supervisora que la CNE viene realizando de la actividad de distribución minorista de carburantes a través de estaciones de servicio en áreas concretas de la geografía española (informes “micro”), reforzando, de forma especial y mediante un programa de supervisión específico, el seguimiento de aquellos segmentos de mercado que se consideren oportunos, como, por ejemplo, los precios aplicados en las instalaciones de suministro a vehículos ubicadas en autopistas de peaje, en comparación con los establecidos en las estaciones de servicio situadas en las áreas limítrofes más próximas a la autopista. Hay que señalar que la CNE ha venido aumentando la frecuencia de análisis de entornos geográficamente reducidos, a fin de prevenir y detectar, en su caso, conductas contrarias a la competencia.