

## **RESOLUCIÓN**

**Expte. S/DC/0549/15, COMBUSTIBLES AUTOMOCIÓN BALEARES**

### **CONSEJO. SALA DE COMPETENCIA**

#### **Presidente**

D. José María Marín Quemada

#### **Consejeros**

D. Josep Maria Guinart Solà

D<sup>a</sup>. María Ortiz Aguilar

D. Fernando Torremocha y García-Sáenz

D. Benigno Valdés Díaz

#### **Secretario**

D. Tomás Suárez-Inclán González

En Madrid, a 3 de noviembre de 2016

La Sala de Competencia del Consejo de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), con la composición expresada al margen, ha dictado la siguiente Resolución en el Expediente S/DC/0549/15, COMBUSTIBLES AUTOMOCIÓN BALEARES, tramitado ante las denuncias formuladas por parte del Grup Parlamentari Més (Islas Baleares) y de la Corporación Municipal del Ayuntamiento de Andratx, contra REPSOL, S.A., COMPAÑÍA ESPAÑOLA DE PETRÓLEOS, S.A. y BP OIL ESPAÑA, S.A., en base a una supuesta infracción de los artículos 1 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia (LDC) y/o 101 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE).

### **ANTECEDENTES DE HECHO**

1. Con fecha 9 de enero de 2015 la Dirección de Competencia (DC) de la CNMC recibió una denuncia (folios 1 a 8), presentada por el Grup Parlamentari Més (Islas Baleares), contra REPSOL, S.A. (REPSOL), COMPAÑÍA ESPAÑOLA DE

- PETRÓLEOS, S.A. (CEPSA) y BP OIL ESPAÑA, S.A. (BP), por supuestas conductas prohibidas por los artículos 1 de la LDC y 101 del TFUE en el mercado de distribución de combustible de automoción en las Islas Baleares, consistentes en la fijación directa e indirecta de los precios de venta al público (PVP) de las estaciones de servicio (EESS).
2. Posteriormente fue incorporada al expediente la denuncia (folios 9 a 11) presentada ante la DC, por la Corporación Municipal del Ayuntamiento de Andratx, con fecha 10 de marzo de 2015, denunciando los mismos hechos y a los mismos agentes que en el indicado escrito de 9 de enero de 2015.
  3. Asimismo, con fecha 16 de marzo de 2015 se recibió en la CNMC escrito del Defensor del Pueblo, solicitando información a la CNMC, sobre la diferencia de precio de los carburantes de automoción entre la Península y las Islas Baleares (folio 14). El Defensor del Pueblo realizó cuatro requerimientos a la CNMC, solicitando información sobre los avances obtenidos en la investigación del expediente, con fechas 7 de septiembre (folio 217) y 28 de octubre de 2015 (folio 219) y 9 de febrero (folio 249) y 10 de octubre de 2016 (folio 352), respectivamente.
  4. Con objeto de determinar si pudiera haber indicios de infracción en los hechos denunciados y si concurren las circunstancias que justifiquen la incoación de un expediente sancionador, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 49.2 de la LDC, la DC acordó llevar a cabo una información reservada.
  5. Con fecha 22 de junio de 2015 la DC solicitó información a Compañía Logística de Hidrocarburos CLH, S.A (folios 23 a 27), que fue remitida el 8 de julio de 2015 (folios 120 a 134). La solicitud de información de la DC se efectuó, entre otros, sobre los siguientes elementos:
    - La existencia de factores que puedan explicar unos mayores costes logísticos (transporte, almacenamiento) en las Islas Baleares respecto a otros puntos de entrada en la Península.
    - El método de cálculo del precio ofrecido a los operadores por servicio logístico básico de descarga, almacenamiento y transporte de carburantes de automoción por buque con destino a los puertos de las Islas Baleares.
    - La logística proporcionada por CLH (Compañía Logística de Hidrocarburos, S.A.) en cada punto de entrada en cada una de las Islas Baleares en 2014 y 2015 (hasta mayo).

- La existencia de problemas de capacidad en las infraestructuras de importación y almacenamiento (de transporte o distribución) para el abastecimiento de carburante de automoción en las Islas Baleares.
6. Asimismo, con fecha 22 de junio de 2015, fue requerida información a BP, CEPSA y REPSOL (folios 16 a 22), que fue remitida los días 8 (folios 135 a 151), 10 (folios 169 a 190) y 13 de julio de 2015 (folios 209 a 216), respectivamente. La DC solicitó información relativa, entre otros, a los siguientes aspectos:
- Factores que pueden explicar el diferencial de precios antes de impuestos del gasóleo A y de la gasolina 95, entre las Islas Baleares y el total nacional, teniendo en cuenta un gráfico que muestra la diferencia de precios antes de impuestos (medios mensuales), para el gasóleo A y la gasolina 95, entre las Islas Baleares y el total nacional (Islas Baleares y la Península), en términos porcentuales.
  - Explicación del aprovisionamiento de carburantes de automoción efectuado por cada operador a su red de EESS en cada isla Balear.
  - Si el operador efectúa contratos de intercambio de combustibles de automoción con otros operadores (swaps) para minimizar los costes logísticos de carburantes de automoción en las Islas Baleares.
  - Si realiza intercambios de combustible de automoción entre las Islas Baleares, para abastecer de carburantes de automoción a su red de EESS o a la de otros operadores.
  - Si dispone de almacenamientos secundarios en cada isla Balear. Explicación de la distribución secundaria efectuada en cada isla balear y, si fuera el caso, explicación de los factores diferenciales del coste de distribución secundaria en las Islas Baleares respecto a la Península.
7. Adicionalmente, con el objeto de analizar los hechos denunciados, la DC solicitó, con fecha 18 de junio de 2015, a la Dirección de Energía de la CNMC (folio 15), información, que fue remitida con fecha 25 de junio de 2015 (folios 89 a 95), sobre los siguientes elementos:
- Las ventas anuales y el número de puntos de venta en la distribución de carburantes de automoción a través de EESS en cada isla balear y en la Península, por operadores y tipo de vínculo contractual de cada estación de servicio.

- Las series de precios diarios antes de impuestos del gasóleo A y de la gasolina 95, de las EESS por operador y vínculo contractual en cada isla Balear, desde el 1 de enero de 2013 a 31 de mayo de 2015.
8. Con fecha 11 de abril de 2016, la DC elevó su Informe y Propuesta de Resolución al Consejo de la CNMC.
  9. La Sala de Competencia del Consejo de la CNMC deliberó y falló el asunto en su reunión de 3 de noviembre de 2016.

## HECHOS

La denuncia objeto de este expediente ha sido valorada por este Consejo partiendo de los hechos consignados por la DC en su propuesta de archivo y la documentación recabada en el expediente.

### 1. LAS PARTES

#### 1.1. Denunciantes:

Grup Parlamentari Més (Islas Baleares) y Ayuntamiento de Andratx.

#### 1.2. Denunciadas<sup>1</sup>:

#### **REPSOL, S.A. y Repsol Comercial de Productos Petrolíferos S.A. (REPSOL):**

REPSOL, S.A. es la cabecera de un grupo energético integrado, presente en todas las fases de la cadena de valor del petróleo. Las principales participaciones en su capital social se encuentran repartidas de la siguiente forma: Caixabank — 12,02%, Sacyr — 9,38%, Pemex — 9,34% y Temasek — 6,32%. Repsol Comercial de Productos Petrolíferos S.A. (REPSOL CPP) es la compañía del grupo REPSOL cuya actividad principal es la comercialización de los productos petrolíferos del grupo, a través de su red de EESS vinculadas, y de las ventas directas a clientes. Repsol Comercial de Productos Petrolíferos S.A. es la sociedad que actúa directamente en el mercado de distribución de combustibles de automoción.

#### **COMPAÑÍA ESPAÑOLA DE PETRÓLEOS S.A.U. Y CEPSA COMERCIAL PETRÓLEO, S.A. (CEPSA):**

---

<sup>1</sup> Fuente: RESOLUCIÓN EXPEDIENTE S/474/2013 PRECIOS COMBUSTIBLES AUTOMOCIÓN.

CEPSA, S.A. es la cabecera de un grupo energético integrado, presente en todas las fases de la cadena de valor del petróleo. IPIC (International Petroleum Investment Company) es el propietario del 100% de CEPSA, desde agosto de 2011. La actividad de distribución de combustible la lleva a cabo a través de su filial CEPSA COMERCIAL PETRÓLEO, S.A., (CEPSA CP) cuya filial, COMPAÑÍA ESPAÑOLA DISTRIBUIDORA DE PETRÓLEOS, S.A. (CEDIPSA), se encarga de la explotación de EESS. CEPSA, S.A. es propietaria del 100% de CEPSA COMERCIAL PETRÓLEO, S.A. y, a su vez, ésta es propietaria del 100% de CEDIPSA.

### **BP OIL ESPAÑA, S.A. (BP):**

BP es una sociedad íntegramente participada por el grupo BP Plc. BP ESPAÑA, S.A. es la cabecera del grupo de empresas del grupo BP que operan en España, presente en las actividades de producción, refino, distribución y venta de combustibles de automoción, lubricantes y refino.

## **2. MERCADOS AFECTADOS**

Las conductas denunciadas se ciñen al mercado de distribución minorista de carburantes de automoción a través de EESS en cada una de las Islas Baleares.

Por el lado de la demanda, los clientes pueden ser transportistas o automovilistas. Para los transportistas, el precio es la variable con mayor ponderación en la decisión de compra, pudiendo éste venir condicionado por la pertenencia a alguno de los programas de fidelización, lo que supeditaría la elección de la red, pero no de la estación concreta dentro de ésta. Por su parte, los automovilistas eligen en función del precio, pero también, y crecientemente, atendiendo a la comodidad y conveniencia de la estación de servicio, lo que suele depender de la ubicación de la misma y de los servicios añadidos que se ofrezcan. Los programas y tarjetas de fidelización han tenido una importancia creciente en este segmento del mercado, como expuso la extinta CNC en su Resolución de 30 de julio de 2009 (Expte. 652/07 REPSOL/CEPSA/BP). Igualmente la Comisión Europea ha analizado la venta de carburantes mediante tarjetas de combustibles en varios expedientes (M.7156-Wex/Radius/European Fuel Card Business of Esso; M.7196 Kuwait Petroleum BV/Kuwait Petroleum Italia/Shell Italia/Shell Aviazione).

El mercado minorista de distribución de carburantes de automoción a través de EESS se caracteriza por un componente local<sup>2</sup> en la medida en que la demanda está

---

<sup>2</sup> Ver M.5005 GALP/EXXON, relativa a la adquisición de la red de EESS de EXXON en España por GALP en la que se señala *"the pricing behaviour of the Spanish stations usually does not propagate significantly further than 10 km* M.5781 Total Holdings Europe Sas/ERG Spa/JV; Decisión de la Autoridad

constituida por automovilistas que normalmente repostan en EESS cercanas a su centro de actividad, por lo que la sustituibilidad entre EESS está geográficamente limitada.

También se ha puesto de manifiesto por las autoridades de competencia, desde el punto de vista de la oferta, importantes parámetros competitivos (tales como el aprovisionamiento, la calidad de los productos, el nivel de servicio, la publicidad y promoción y, en ocasiones, el nivel de precios) que se deciden sobre la base nacional o regional, no a nivel local (M.1383- Exxon/Mobil; M.3291 Preem/Scandinaviska Raffinaderi; M.3375 Statoil/SDS; M.5796 Eni/Mobil Oil Austria). No obstante, respecto a la definición del mercado geográfico en los territorios extra peninsulares, las autoridades españolas de competencia han indicado que *“estos factores han llevado a las autoridades de competencia a señalar que la determinación como nacional del mercado geográfico de referencia ha de hacerse sin perjuicio de las particularidades geográficas en Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla”* (expedientes S/369/11 TEXACO; Expediente S/474/13 PRECIOS DE COMBUSTIBLES DE AUTOMOCION).

Así, en la Resolución de 8 de marzo de 2012 (expte. C/0366/11 CEPESA/CHESA), la antigua CNC analizó el ámbito geográfico del mercado de distribución minorista de combustibles para automoción a través de EESS tanto para el conjunto de las Islas Canarias como para cada una de las islas, debido a que los costes de repostar en una isla distinta, desde el punto de vista de la demanda, hacía ineficiente económicamente el desplazamiento a otra isla de un automovilista para repostar:

*“En efecto, esta Dirección de Investigación considera necesario definir el mercado de distribución minorista isla por isla, si bien, a los efectos del impacto de la operación en el conjunto del sistema petrolífero canario se analizarán también los datos de forma agregada, ya que el número de estaciones de servicio suministradas por cada una de las compañías verticalmente integradas en el conjunto de las Islas puede tener una fuerte influencia en los mercados aguas arriba de aprovisionamiento y distribución mayorista”.*

Las conductas denunciadas se refieren a las EESS en las Islas Baleares. La insularidad, la existencia de costes logísticos y de otros costes específicos de los territorios insulares, la falta de conexión a la red de oleoductos de Compañía Logística

---

francesa en relación a la adquisición por el Grupo Rubis de la sociedad de Las Antillas de Chevron, de 30 de junio de 2011; Decisión de las autoridades británicas sobre la adquisición por SHELL UK LIMITED de 253 EESS de CONSORTIUM RONTEC INVESTMENTS LLP en 2011; Decisión de las autoridades británicas en el Asunto SHELL UK LIMITED/CONSORTIUM RONTEC INVESTMENTS LLP (2011); Decisión de la autoridad alemana en el Asunto Total/OMV (2009); consideraciones del mercado de distribución de carburantes a través de EESS en C/0550/14 REPSOL/PETROCAT.

de Hidrocarburos, S.A. (CLH) en las Islas Baleares con la Península y la disponibilidad de un uso limitado de almacenamientos en dichas Islas, hacen que desde el punto de vista de la oferta y de la demanda las EESS en las Islas Baleares no sean sustituibles con las de la Península ni siquiera entre Islas. Ello justifica que la definición del ámbito geográfico de dicho mercado se refiera a cada isla balear y al total de las Islas Baleares, aunque no puede excluirse desde la oferta, que determinados factores estratégicos tengan un ámbito nacional.

## 2.1 Estructura de la oferta

La estructura del mercado de distribución de carburantes a través de EESS en cada una de las Islas Baleares y en la Península, desglosada por operadores, se recoge en los cuadros 1, por puntos de venta, y 2, por volumen de ventas de gasóleo A (GOA) y Gasolina 95 (G95).

**Cuadro 1-Mercado de distribución de GOA y G95 a través de EESS en las Islas Baleares y en la Península. Nº y distribución porcentual (%) de puntos de venta por operador. Junio de 2015.**  
[CONFIDENCIAL]

	<b>FORMENTERA</b>	<b>IBIZA</b>	<b>MALLORCA</b>	<b>MENORCA</b>	<b>TOTAL Islas Baleares</b>	<b>TOTAL peninsular</b>
<b>REPSOL</b>	[40%-50%]	[30%-40%]	[50%-60%]	[10%-20%]	<b>[40%-50%]</b>	<b>[30%-40%]</b>
<b>CEPSA</b>	[40%-50%]	[30%-40%]	[20%-30%]	[40%-50%]	<b>[20%-30%]</b>	<b>[10%-20%]</b>
<b>BP</b>		[20%-30%]	[10%-20%]	[10%-20%]	<b>[20%-30%]</b>	<b>[0%-10%]</b>
<b>Independientes</b>		[0%-10%]	[0%-10%]	[10%-20%]	<b>[0%-10%]</b>	<b>[30%-40%]</b>
<b>GALP-otros operadores</b>			[0%-10%]	[0%-10%]	<b>[0%-10%]</b>	<b>[0%-10%]</b>
<b>OPERADOR/TOTAL Isla</b>	100%	100%	100%	100%	100%	
<b>Isla/BALEARES</b>	1%	10%	80%	9%	100%	
<b>TOTAL peninsular</b>						100%

Fuente: MINETUR y CNMC

Nota: Se consideran las EESS operativas a junio de 2015, quedando excluidos los puntos de venta que declaran actualmente estar de baja (cierres temporales o definitivos).

**Cuadro 2- Mercado de distribución de GOA y G95 a través de EESS en las Islas Baleares y en la Península. Ventas (m<sup>3</sup>) y distribución del volumen de ventas por operador. Año 2014.**  
[CONFIDENCIAL]



<b>GOA+G95</b>	<b>FORMENTERA</b>	<b>IBIZA</b>	<b>MALLORCA</b>	<b>MENORCA</b>	<b>TOTAL Islas Baleares</b>	<b>TOTAL peninsular</b>
<b>REPSOL</b>	[60%-70%]	[30%-40%]	[60%-70%]	[20%-30%]	<b>[50%-60%]</b>	<b>[30%-40%]</b>
<b>CEPSA</b>	[30%-40%]	[30%-40%]	[10%-20%]	[40%-50%]	<b>[20%-30%]</b>	<b>[10%-20%]</b>
<b>BP</b>		[20%-30%]	[10%-20%]	[20%-30%]	<b>[20%-30%]</b>	<b>[0%-10%]</b>
<b>Independientes</b>		[0%-10%]	[0%-10%]	[0%-10%]	<b>[0%-10%]</b>	<b>[20%-30%]</b>
<b>GALP-otros operadores</b>			[0%-10%]	[0%-10%]	<b>[0%-10%]</b>	<b>[10%-20%]</b>
<b>OPERADOR/TOTAL Isla</b>	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	<b>100,0%</b>	
<b>Isla/BALEARES</b>	<b>1,2%</b>	<b>14,4%</b>	<b>77,3%</b>	<b>7,2%</b>	100%	
<b>TOTAL peninsular</b>						100%

Fuente: MINETUR y CNMC.

Nota: Las ventas anuales corresponden a las ventas del ejercicio 2014 disponibles de cada instalación de suministro, por lo que las cifras aportadas no son representativas del 100% del mercado. Se consideran tan sólo las EESS operativas a junio de 2015, quedando excluidos los puntos de venta que declaran actualmente estar de baja (cierres temporales o definitivos). Las EESS consideradas en el cuadro 1 no coinciden exactamente con las de las ventas del cuadro 2 [CONFIDENCIAL].

En número de puntos de venta, las EESS de las Islas Baleares representaron el 1,8% del total de las EESS de la Península en junio de 2015, y el 2,8% del volumen de ventas de GOA y G95 de 2014 en la Península.

Por islas, Mallorca concentra el 80% de los puntos de venta y el 77,3% del volumen de ventas de GOA y G95 de las Islas, seguida de Ibiza (10% y 14,4%, respectivamente), Menorca (9% y 7,2%, respectivamente) y Formentera (1%, con dos EESS, y 1,2% en términos de volumen de ventas de GOA y G95 en las Islas Baleares).

Según la información anterior, los tres operadores denunciados (REPSOL, CEPSA y BP) coparían el mercado de distribución de carburantes a través de EESS en las Islas Baleares, tanto en términos de número de puntos de venta como en términos de volumen de ventas de GOA y G95. La cuota de mercado conjunta de dichos operadores asciende al [90%-100%] en términos del número de puntos de venta y del [90%-100%] en términos de volumen de ventas de GOA y G95. Esta cuota de mercado en la Península ascendió al [50%-60%] en términos de puntos de venta y al [60%-70%] en términos de volumen de ventas de GOA y G95. Por tanto, los tres operadores integrados verticalmente con capacidad de refino están presentes prácticamente en exclusividad en las Islas Baleares.

Aun teniendo en cuenta la elevada concentración del mercado de distribución de carburantes de automoción a través de EESS en la Península, tanto en el conjunto de las Islas Baleares, como individualmente en cada isla, la concentración de mercado de los tres operadores denunciados es muy superior a la del mercado peninsular. Comparativamente, las cuotas de mercado, en términos de volumen de ventas anuales de GOA y G95 en 2014, fueron para REPSOL el [50%-60%] en las Islas Baleares



respecto al [40%-50%] en la Península; para CEPSA el [20%-30%] en las Islas Baleares respecto al [10%-20%] en la Península y para BP el [10%-20%] en las Islas Baleares respecto al [0%-10%] en la Península.

Por islas, destaca la elevada concentración de mercado en Mallorca por parte de REPSOL (con un [60%-70%] de cuota de mercado en términos de volumen de ventas de GOA y G95), en Menorca por parte de CEPSA (con una cuota de mercado del [40%-50%]) y en Ibiza por parte de CEPSA ([30%-40%]) y de REPSOL ([30%-40%]), respectivamente. En Formentera sólo hay dos EESS, una de [CONFIDENCIAL] que acumula una cuota del [60%-70%] en términos de volumen de ventas de GOA y G95 y una de [CONFIDENCIAL], con una cuota del [30%-40%].

A diferencia de la Península, en las Islas Baleares la participación, tanto de otros operadores distintos a los denunciados, como de los operadores independientes (marcas blancas y en grandes superficies, hipermercados), es prácticamente inexistente.

Comparativamente, mientras que en la Península la cuota de mercado de otros operadores es el [10%-20%] en términos de puntos de ventas y el [10%-20%] en términos de volumen de ventas de GOA y G95, en las Islas Baleares el único operador entrante, concentra sólo un [0%-10%] del mercado en términos de puntos de venta y un [0%-10%] en términos de volumen de ventas de GOA y G95.

Asimismo, destaca la casi inexistente participación de los *operadores independientes* (marcas blancas y en grandes superficies, hipermercados) en las Islas Baleares. Así, mientras que en la Península dicha participación es del [30%-40%] en términos de puntos de venta y del [20%-30%] en términos de volumen de ventas de GOA y G95, en las Islas Baleares, los operadores independientes acumulan cuotas únicamente del [0%-10%] y del [0%-10%], respectivamente.

Por tanto, en el mercado de distribución de carburantes de automoción a través de EESS de las Islas Baleares no comercializan los mismos agentes que en la Península, destacando particularmente la casi inexistente participación de operadores distintos a REPSOL, CEPSA y BP, así como de operadores independientes (marcas blancas y en grandes superficies, hipermercados) en las Islas Baleares. Así, mientras que en la Península se ha producido un incremento importante del número de puntos de venta de las estaciones "blancas" y en grandes superficies, este modelo de negocio se ha desarrollado muy escasamente hasta ahora en las Islas Baleares.

Tal y como se ha puesto de manifiesto en sucesivos informes de la CNC, CNE y CNMC, los precios más bajos de carburantes de automoción<sup>3</sup> se registran de forma continuada en el tiempo en las zonas donde se concentran estaciones blancas o situadas en hipermercados.

Cabe destacar la diferente estructura de mercado en las Islas Baleares respecto a la Península, por sus efectos en la dinámica de competencia del mercado, en tanto, precisamente, las EESS de los operadores independientes son las que introducen una mayor presión competitiva y registran unos precios menores en las áreas en las que se han establecido<sup>4</sup>, respecto a las EESS de los operadores incumbentes.

A continuación se analiza la estructura de vínculos contractuales de la red de EESS de cada operador.

## 2.2 Vínculos contractuales

Los tipos de vínculos contractuales que tradicionalmente se distinguen entre los operadores al por mayor y los distribuidores minoristas de las instalaciones pertenecientes a sus redes de distribución son los siguientes:

- COCO (Company Owned-Company Operated): la estación de servicio es propiedad del operador o bien éste ostenta sobre la misma un derecho real de larga duración. La gestión del punto de venta la realiza también el operador, bien directamente o bien a través de una sociedad filial especializada. El grado de control del operador sobre la instalación es completo.
- CODO (Company Owned-Dealer Operated): instalaciones en las que el operador al por mayor conserva la propiedad (o la titularidad de un derecho real) del punto de venta pero tiene cedida la gestión a favor de un tercero con exclusividad de suministro de los productos del operador.
- DOCO (Dealer Owned-Company Operated): instalaciones propiedad de un particular que cede la gestión del punto de venta a un operador al por mayor.

---

<sup>3</sup> CNMC: Informes mensuales de supervisión del mercado minorista de carburantes de automoción.

CNC (2012): *“Informe sobre la consulta efectuada por la Secretaría de Estado de Economía y Apoyo a la Empresa sobre el mercado de carburantes de automoción en España”*.

CNE (2012): *“El mercado español de la distribución de gasolina y gasóleo a través del canal de estaciones de servicio”*.

<sup>4</sup> CNC (2012): *“Informe sobre la consulta efectuada por la Secretaría de Estado de Economía y Apoyo a la Empresa sobre el mercado de carburantes de automoción en España”*. CNE (2012): *“El mercado español de la distribución de gasolina y gasóleo a través del canal de estaciones de servicio”*.

- DODO (Dealer Owned-Dealer Operated): instalaciones propiedad de un particular vinculadas al operador al por mayor mediante un contrato de suministro en exclusiva que suele incluir abanderamiento. El grado de control del operador es el más débil de los analizados, puesto que se limita a la exclusividad del suministro de sus productos por el tiempo de duración del contrato hasta un máximo de 3 años (un año más dos prórrogas como máximo).

Asimismo, las EESS independientes o marcas blancas y en grandes superficies son aquellas sin acuerdo de suministro en exclusiva con un operador al por mayor. El titular de la instalación se aprovisiona en el mercado a través de los operadores al por mayor, pero sin mantener exclusividad con ninguno de ellos. Dicho titular no ostenta la imagen de marca de ningún operador al por mayor, aunque suele incluir elementos de imagen propios.

En aquellas estaciones sin gestión directa por parte del operador al por mayor (CODO o DODO) pero con contratos en exclusiva con éste, existen dos modalidades de régimen de suministro: venta en firme o reventa (VF) y comisión (CO).

La Ley 34/1998, de 7 de octubre, del sector de hidrocarburos establece, en su artículo 43 bis, las condiciones que deben cumplir los vínculos contractuales de suministro en exclusiva:

*“1. Los vínculos contractuales de suministro en exclusiva deberán cumplir las siguientes condiciones:*

*a) La duración máxima del contrato será de un año. Este contrato se prorrogará por un año, automáticamente, por un máximo de dos prórrogas, salvo que el distribuidor al por menor de productos petrolíferos manifieste, con un mes de antelación como mínimo a la fecha de finalización del contrato o de cualquiera de sus prórrogas, su intención de resolverlo.*

*b) No podrán contener cláusulas exclusivas que, de forma individual o conjunta, fijen, recomienden o incidan, directa o indirectamente, en el precio de venta al público del combustible.*

*2. Se considerarán nulas y se tendrán por no puestas aquellas cláusulas contractuales en las que se establezca una duración del contrato diferente a la recogida en el apartado 1, o que determinen el precio de venta del combustible en referencia a un determinado precio fijo, máximo o recomendado, o cualesquiera otras que contribuyan a una fijación indirecta del precio de venta.*

*3. Los operadores al por mayor comunicarán a la Dirección General de Política Energética y Minas la suscripción de este tipo de contratos, incluyendo la fecha de su*

*finalización, la cual será publicada en la web oficial del Ministerio de Industria, Energía y Turismo. La Dirección General de Política Energética y Minas podrá solicitar en todo momento una copia de dichos contratos.*

*4. Lo dispuesto en el presente artículo no será de aplicación cuando los bienes o servicios contractuales sean vendidos por el comprador desde locales y terrenos que sean plena propiedad del proveedor.”*

La disposición adicional cuarta de la Ley 11/2013, de 26 de julio, de medidas de apoyo al emprendedor y de estímulo del crecimiento y de la creación de empleo, estableció un periodo transitorio para la adaptación de los contratos ya suscritos a las nuevas condiciones legales, de “12 meses desde la entrada en vigor de la presente ley”.

Teniendo en cuenta tanto lo establecido en dicha Ley, y sin perjuicio del cumplimiento de la Resolución de 30 de julio de 2009 (Expediente 652/07 REPSOL/CEPSA/BP), los operadores tuvieron que efectuar las correspondientes adaptaciones en los contratos entre el segundo semestre de 2013 y el primero de 2014. Dichas adaptaciones se observan en los datos de precios de las EESS. En particular, la DC señala que existen discrepancias entre la información procedente del MINETUR y de la propia CNMC, y la aportada a la DC por las empresas denunciadas, respecto a la distribución de las EESS DODO en régimen de comisión y de venta en firme. En la información aportada por las empresas a la DC, el porcentaje de EESS DODO de venta en firme es muy superior al que se muestra y analiza a continuación. Por el contrario, el porcentaje de EESS DODO en régimen de comisión proporcionado por las empresas es inferior al mostrado en el informe de la DC y recogido en la presente resolución<sup>5</sup>.

En los cuadros 3 y 4 se muestra la distribución de los puntos de venta y de las ventas de GOA y G95, respectivamente, en las Islas Baleares según información del MINETUR y la CNMC. Se incluye un desglose por operador y vínculo contractual.

**Cuadro 3-Mercado de distribución de GOA y G95 a través de EESS en las Islas Baleares y en la Península. Nº y distribución porcentual (%) de los puntos de venta por operador y vínculo contractual. Junio de 2015.**

[CONFIDENCIAL]

Fuente: MINETUR y CNMC.

Nota: Se consideran las EESS operativas a junio de 2015, quedando excluidos los puntos de venta que declaran actualmente estar de baja (cierres temporales o definitivos).

---

<sup>5</sup> [CONFIDENCIAL].

**Cuadro 4- Mercado de distribución de GOA y G95 a través de EESS en las Islas Baleares y en la Península. Ventas (m<sup>3</sup>) y distribución porcentual (%) del volumen de ventas por operador y vínculo contractual. Año 2014.**

**[CONFIDENCIAL]**

Fuente: MINETUR y CNMC.

Nota: Las ventas anuales corresponden a las ventas disponibles en 2014 de cada instalación de suministro, por lo que las cifras aportadas no son representativas del 100% del mercado. Se consideran tan sólo las EESS operativas a junio de 2015, quedando excluidos los puntos de venta que declaran actualmente estar de baja (cierres temporales o definitivos).

Atendiendo a estos vínculos, las autoridades nacionales de competencia han considerado que forman parte de la red de distribución de un operador las instalaciones vinculadas a él mediante un contrato de exclusiva de suministro, con independencia de que se trate de un vínculo “fuerte” (COCO, CODO y DOCO) o de un vínculo “débil” (DODO).

En las Islas Baleares destaca el elevado porcentaje de puntos de venta (59% del total) y del volumen de ventas asociadas de GOA y G95 (66%) de las EESS de vínculo “débil” o DODO, tanto en régimen de comisión (CO) como de venta en firme (VF). La mayoría de los puntos de venta DODO en las Islas Baleares ([50%-60%]) pertenecen a REPSOL, el [20%-30%] a BP, el [10%-20%] a CEPSA y el [0%-10%] a GALP.

Por operadores, en el caso de REPSOL, el [60%-70%] del total de los puntos de venta de dicho operador y el [70%-80%] de sus ventas de GOA y G95 en las Islas Baleares, corresponden a EESS con vínculo DODO. En el caso de BP, el [90%-100%] de las EESS de su red y el [90%-100%] de sus ventas asociadas de GOA y G95 en las Islas Baleares no son ni de su propiedad ni gestionados por esta sociedad. Sin embargo, a diferencia de ambos operadores CEPSA cuenta únicamente con un [20%-30%] de sus EESS con vínculo DODO, y un [30%-40%] de sus ventas de GOA y G95 en las Islas Baleares. Por tanto, según dicha estructura de vínculos contractuales, en su gran mayoría los gestores de las EESS de BP, REPSOL y en menor medida los de CEPSA podrían determinar de forma independiente el PVP de los carburantes de automoción en las Islas Baleares.

La presencia de EESS con vínculo DODO en cada isla Balear, varía desde el [70%-80%] de los puntos de venta en Ibiza ([CONFIDENCIAL] EESS, de las cuales el [40%-50%] pertenecen a REPSOL, el [30%-40%] a BP y el [20%-30%] a CEPSA), el [60%-70%] en Mallorca ([CONFIDENCIAL] EESS, de las cuales el [60%-70%] pertenecen a REPSOL, el [20%-30%] a BP, el [0%-10%] a CEPSA y el [0%-10%] a GALP), hasta el [30%-40%] en Menorca ([CONFIDENCIAL] EESS, de las cuales el [40%-50%]

pertenecen a BP, el [30%-40%] a CEPSA y el [10%-20%] a GALP). En Formentera, de las dos EESS, la de [CONFIDENCIAL] tiene vínculo [CONFIDENCIAL].

### 2.3 Aspectos específicos de insularidad

En diferentes informes de la CNC y de la CNE se ha puesto de manifiesto el efecto de la condición de insularidad de las Islas Baleares sobre los PVP y los márgenes brutos de distribución de las EESS en dicho entorno<sup>6</sup>. Sin embargo, no se dispone de una caracterización de los factores que, en su caso, podrían explicar unos mayores costes de la actividad de transporte, distribución mayorista y minorista de carburantes de automoción en las Islas Baleares.

Por ello y en tanto la denuncia se centra en la existencia de un diferencial de precios positivos entre las Islas Baleares y la Península, como factor que explica la insuficiente presión competitiva en las Islas Baleares, la DC efectuó un requerimiento de información, tanto a CLH, sobre los costes logísticos (transporte, almacenamiento) en las Islas Baleares respecto a otros puntos de entrada en la Península, como a los operadores denunciados, en relación a las diferencias en el aprovisionamiento y la distribución de combustible en su red de EESS en las Islas Baleares respecto a la Península.

A continuación, se identifican los aspectos más importantes de la logística (almacenamiento, distribución primaria y secundaria) en las Islas Baleares que pueden incidir en que los precios de carburantes de automoción antes de impuestos sean más elevados que en la Península.

#### ***(i) Las plantas de almacenamiento en las Islas Baleares no están conectadas por oleoducto con la Península ni entre islas.***

La Compañía Logística de Hidrocarburos, S.A. (CLH) es el principal operador nacional de las actividades de transporte y almacenamiento de España y, en particular, es el único operador en Baleares por cuanto todas las plantas de almacenamiento y oleoductos son de su titularidad y gestión.

---

<sup>6</sup> Así, CNC (2 de octubre de 2012): “Informe sobre la consulta efectuada por la Secretaría de Estado de Economía y Apoyo a la Empresa sobre el mercado de carburantes de automoción en España”; CNE (1 de diciembre de 2010): “Supervisión del mercado español de EESS: municipio de Mallorca”; CNE (1 de diciembre de 2010): “Supervisión del mercado español de EESS: Menorca”.

CNE (10 de octubre de 2012): “Informe del mercado español de distribución de gasolina y gasóleo a través del canal de EESS”.

CLH tiene como actividad principal el transporte y almacenamiento de productos petrolíferos en la Península Ibérica y en las Islas Baleares. Su actividad consiste, básicamente, en la recepción de los productos petrolíferos en sus instalaciones, el transporte y almacenamiento de estos productos y la entrega final a los clientes, a través de sus instalaciones de carga de camiones cisterna. Por tanto, CLH actúa de intermediario entre el punto de origen (por ejemplo, las refinerías) y el destino que permita su distribución posterior por el operador a las EESS de su red.

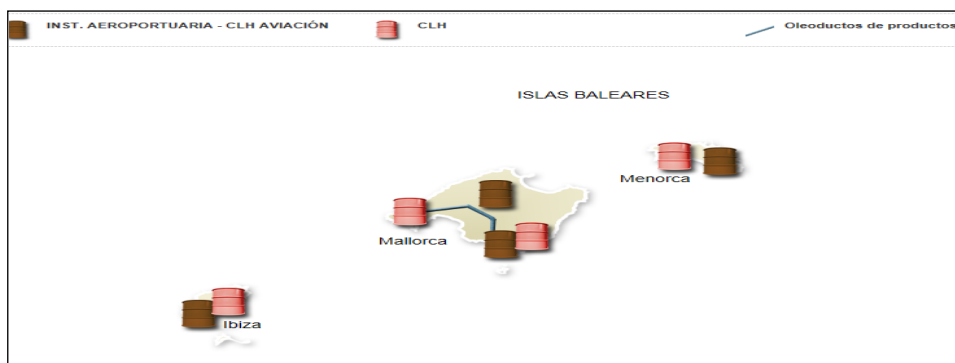
El oleoducto es un medio para realizar el transporte de carburantes a escala nacional, que permite la obtención de economías de escala y de red. La red de oleoductos de CLH no cubre el territorio balear, ni existe conexión de las redes de la Península con las Islas, ni entre islas, ni con las refinerías o almacenamientos de importación de la Península. Únicamente existe una red más pequeña de CLH en Mallorca que une Porto Pi (puerto con instalaciones de almacenamiento de fuelóleos) y Son Banya (puerto con instalaciones de almacenamiento de gasolinas y gasóleos).

En la Península, CLH gestiona una amplia red de oleoductos que enlazan las instalaciones de almacenamiento de CLH con las refinerías y los principales puertos, en los que se importan productos petrolíferos. Sus plantas de almacenamiento están conectadas entre ellas mediante oleoductos, lo que permite a los operadores petrolíferos, que son los clientes de CLH, depositar sus productos en una instalación y recogerlos en otra según sus necesidades, de modo que pueden disponer de su mercancía en múltiples puntos de diferentes zonas geográficas.

En las Islas Baleares sus plantas de almacenamiento no están conectadas por oleoductos. Éstas se suministran por buques tanque que llegan desde los puertos de la Península.

En el siguiente gráfico se muestra el mapa con las instalaciones fijas de transporte y almacenamiento de productos petrolíferos líquidos en las Islas Baleares.

**Gráfico 1. Logística de productos petrolíferos de CLH en las Islas Baleares.**



Fuente: CNMC.



Nota: Las instalaciones de almacenamiento en Porto Pi en Palma de Mallorca son de fuelóleos, no de gasolinas ni gasóleos.

La logística que proporciona CLH a cualquiera de los operadores a los que presta servicio, comienza con la recepción del producto por buque tanque o tubería, desde la instalación marítima, la refinería o, en su caso, las terminales de terceros conectados al sistema logístico de CLH<sup>7</sup>.

Según información aportada por CLH (folios 120 a 134), una vez que el producto entra en el sistema CLH, la planificación logística determina el transporte a destino para que el cliente disponga en destino del producto entregado previamente a CLH.

Según CLH, esta planificación se realiza globalmente para todo el sistema logístico de CLH, a efectos de minimizar el coste de abastecimiento de productos hasta los destinos señalados por los clientes. En particular, los operadores, de acuerdo con las disponibilidades de sus productos en sus refinerías e instalaciones de importación, realizan una previsión anual de cómo esperan entregar el producto a CLH, indicando el origen, destino y volumen de producto. Posteriormente CLH, conforme a los planes anuales facilitados por todos y cada uno de los operadores, realiza una planificación global que le permita cumplir con todas las solicitudes de los clientes, optimizando la logística del transporte.

CLH indica que, trimestralmente, los clientes tienen la posibilidad de adecuar su planificación de acuerdo con los datos reales de demanda, así como disponer de sus productos en refinerías, terminales o puertos de importación. Los operadores, de acuerdo con sus sistemas de planificación, deciden los puntos de entrega y de retirada de productos. CLH no interviene en esta planificación realizada por el operador, siendo su cometido principal poner a disposición del operador las infraestructuras logísticas necesarias para la prestación del servicio requerido.

En el transporte a las Islas Baleares, como en el transporte por buque, CLH agrega los volúmenes de todos los clientes, aplicando a todos ellos el mismo precio unitario.

Una vez que el producto, transportado por buque tanque, llega a las Islas Baleares, ya sea transportado por CLH o por el cliente, el producto es descargado y conducido, a

---

<sup>7</sup> Esta recepción requiere previamente una comprobación de la calidad del producto mediante la realización de los análisis específicos que confirmen que las características del producto que CLH va a recibir están dentro de los rangos de calidad establecidos. Durante el proceso de entrega o bien en el tanque de CLH donde se recibe el producto, se realiza además una medición de los volúmenes entregados por el cliente, que son contrastados con los señalados por el mismo, a fin de garantizar su correcta medida.

través de diversas conducciones, hasta las instalaciones de almacenamiento existentes en Ibiza, Mahón y Palma. En estas instalaciones el producto se mantiene almacenado hasta que es cargado y retirado en camión cisterna por el operador o por un distribuidor por cuenta del primero.

Con carácter general, CLH no realiza transacciones de intercambio de combustible entre las islas. Para el abastecimiento de las instalaciones en Mahón e Ibiza, CLH recurre al transporte en falso flete o abastecimiento con destino a doble puerto. Es decir, el buque descarga parte de la carga en Palma y posteriormente atraca en Mahón o en Ibiza, por lo que en las islas no realizan cargas de producto en buques, sino sólo las descargas en las instalaciones que corresponda.

Según CLH no existen problemas de capacidad en las infraestructuras de importación y almacenamiento para el abastecimiento de carburantes de automoción en las Islas Baleares.

***(ii) Las tarifas logísticas de CLH desde las refinerías españolas hasta los diferentes terminales de entrada y almacenamiento en las Islas Baleares son significativamente más elevadas que las aplicables a los terminales en la Península.***

Según información de la extinta CNE<sup>8</sup>, el coste de reservas estratégicas, el coste de existencias mínimas de seguridad, el coste de transporte y almacenamiento operativo (CLH) y el coste de logística capilar en España suponen, en media, unos 2,4 céntimos de euro por litro de combustible, lo que constituye únicamente el 3% del precio antes de impuestos (PAI) medio nacional<sup>9</sup>.

De acuerdo con el artículo 41 de la precitada Ley 34/1998, modificado por la Ley 8/2015:

*“Los titulares de instalaciones fijas de almacenamiento y transporte de productos petrolíferos, autorizadas conforme a lo dispuesto en el artículo 40 de la presente ley, deberán permitir el acceso de terceros mediante un procedimiento negociado, en condiciones técnicas y económicas no discriminatorias, transparentes y objetivas, aplicando precios que deberán hacer públicos. El Gobierno podrá establecer peajes y condiciones de acceso para territorios insulares y para aquellas zonas del territorio nacional donde no existan infraestructuras alternativas de transporte y almacenamiento o éstas se consideren insuficientes” (subrayado añadido).*

---

<sup>8</sup> CNE (2012): “El mercado español de la distribución de gasolina y gasóleo a través del canal de estaciones de servicio”.

<sup>9</sup> PAI total nacional promedio desde junio 2013 a junio de 2015.

Asimismo, los titulares de instalaciones fijas de almacenamiento y transporte de productos petrolíferos que deban permitir el acceso de terceros, deben presentar a la CNMC la metodología de tarifas aplicada, incluyendo los distintos tipos de descuentos aplicables, el sistema de acceso de terceros a sus instalaciones y el Plan anual de inversiones, que será publicada en la forma que determine por circular la CNMC. La CNMC podrá hacer recomendaciones a dicha metodología de tarifas y emitirá un informe anual al Ministerio de Industria, Energía y Turismo con sus observaciones y recomendaciones sobre estas metodologías, así como sobre el grado de cumplimiento de sus recomendaciones de ejercicios anteriores [art. 41.1 b) Ley 34/1998].

Los precios aplicados por CLH son publicados en la web de CLH ([www.clh.es](http://www.clh.es)) y en la de la CNMC<sup>10</sup>. Según indica el operador, la metodología de los precios aplicados en la actualidad por CLH<sup>11</sup> fue remitida, el 4 de diciembre de 2013, a la CNMC (Dirección de Energía).

Indica CLH que, de acuerdo con lo establecido en la citada metodología, los precios de consignación establecidos para gasolinas y gasóleos con destino a Baleares se establecieron en 2001 como suma de los componentes de coste en que incurre CLH para la prestación del servicio más un margen. A partir de 2001 la actualización de precios se referencia al IPC con actualizaciones en general equivalentes al 80% de la variación del IPC. La revisión de los precios de logística básica tiene lugar el 1 de enero de cada año, permaneciendo invariables los precios hasta final del año.

Tal como informa CLH (folios 120 a 134), los componentes de costes que conforman los precios con destino a Baleares son:

**a) El transporte marítimo**

El precio del transporte marítimo se determina tomando como referencia los fletes internacionales para los trayectos y tamaños de buques necesarios. Este criterio es el mismo que el utilizado en el transporte marítimo con destino a puertos peninsulares.

Este componente no forma parte del precio de consignación a Baleares cuando la recepción del producto es entregado a CLH, por el cliente, por buque en las Islas Baleares.

**b) Recepción por buque-tanque**

---

<sup>10</sup> <http://www.cnmc.es/es-es/energ%C3%ADa/hidrocarburosI%C3%ADquidos/log%C3%ADstica.aspx>.

<sup>11</sup> De acuerdo con el Real Decreto Ley 6/2000 de 23 de junio, de Medidas Urgentes de Intensificación de la Competencia en Mercados de Bienes y Servicios.

Según CLH, en [CONFIDENCIAL] se fijó para este componente un precio de [CONFIDENCIAL] €/m<sup>3</sup>, el mismo que en cualquier otro puerto peninsular con recepción del producto desde buque.

### c) Almacenamiento y carga de camiones

CLH señala que como consecuencia de las características específicas de las instalaciones de las Islas Baleares, en [CONFIDENCIAL] se valoró este componente del precio en [CONFIDENCIAL] €/m<sup>3</sup>, como suma del coste de capital de las inversiones realizadas en las instalaciones de Baleares y de los costes de explotación de las mismas instalaciones incrementados con el beneficio empresarial<sup>12</sup>. A efectos comparativos, este mismo componente de precio se estableció en [CONFIDENCIAL] en [CONFIDENCIAL] €/m<sup>3</sup> para las instalaciones peninsulares.

Indica CLH que en 2001, la integración de los componentes señalados en los apartados b) y c) se estableció como el precio de consignación para la recepción de producto por buque tanque en una instalación y entrega al cliente en la misma, cuyo valor fue de 3,57€/m<sup>3</sup> en los puertos peninsulares y de 10,73 en las instalaciones de las Islas Baleares. Estos precios se han incrementado desde el año 2001 a 2015 un 30% (porcentaje equivalente al 81% de la variación del IPC del periodo acumulado<sup>13</sup>) y suponen en 2015 unos precios de 4,64 €/m<sup>3</sup> en los puertos peninsulares y de 13,83 €/m<sup>3</sup> en los puertos de las Islas Baleares.

En el siguiente cuadro se muestran las entregas para cada uno de los operadores a los que se refiere la denuncia, el punto de entrega del producto a CLH, la modalidad de

<sup>12</sup> Este componente da derecho a una reserva de capacidad de almacenamiento de 15 días, a la carga del camión cisterna del cliente o del distribuidor que trabaje por cuenta del primero, el seguro de los productos, el control de calidad y el acceso a los sistemas de información de la compañía desde las oficinas del cliente.

<sup>13</sup> “Con relación a la actualización de los precios en Baleares, la política de CLH es actualizar anualmente la tabla completa de precios con la misma tasa de revisión, lo que supone que los precios en los puertos peninsulares varían de igual modo a como lo hacen las instalaciones de las Islas Baleares. En el cuadro adjunto se indican las tasas de actualización aplicadas a la tabla general de precios de consignación de CLH y las utilizadas en la revisión de los precios de consignación a las Islas Baleares”.

Año	Precio nominal consignación GnaGos origen-destino Baleares* (€/m <sup>3</sup> )	Variación % s/año anterior	Var % Precios CLH	IPC octubre-octubre	Factor actualización IPC (%)	Actualización precios
2010	12,89					
2011	13,13	1,86%	1,84%	2,30%	80%	1,84%
2012	13,45	2,44%	2,40%	3,00%	80%	2,40%
2013	13,83	2,83%	2,80%	3,50%	80%	2,80%
2014	13,83	0,00%	0,00%	0,00%		0,00%
2015	13,83	0,00%	0,00%	0,00%		0,00%

(\*) Precio de consignación sin transporte para la recepción por buque y entrega de producto en las Islas Baleares

entrega, tubería o buque tanque, indicando también si la entrega se realiza desde refinería o con entrega en un terminal de CLH, y el importe equivalente de la facturación, para 2014 y para enero-mayo de 2015. Según dicha información, el precio medio de consignación en las Islas Baleares fue de [CONFIDENCIAL] €/m<sup>3</sup> en 2014 y de [CONFIDENCIAL] €/m<sup>3</sup> desde enero a mayo de 2015.

**Cuadro 5. Consignaciones de productos de automoción a las Islas Baleares efectuadas por CLH y los tres operadores. Año 2014.**

[CONFIDENCIAL]

**Cuadro 6. Consignaciones de productos de automoción a las Islas Baleares efectuadas por CLH y los tres operadores. Enero –mayo de 2015.**

[CONFIDENCIAL]

Según la información anterior, se comprueba que prácticamente todo el producto destinado a los tres operadores en las Islas Baleares procede de [CONFIDENCIAL]. Por una parte, BP se aprovisiona desde [CONFIDENCIAL]. CEPSA desde [CONFIDENCIAL] consignó en 2014 el [CONFIDENCIAL] % de las cantidades destinadas por este operador a las Islas Baleares (principalmente a [CONFIDENCIAL])<sup>14</sup>, el [CONFIDENCIAL] % desde [CONFIDENCIAL]<sup>15</sup> (fundamentalmente dirigido a [CONFIDENCIAL]), y mínimamente desde [CONFIDENCIAL] ([CONFIDENCIAL] %)<sup>16</sup>. REPSOL consignó los productos de automoción a las Islas Baleares desde [CONFIDENCIAL] en 2014<sup>17</sup>.

A modo de ejemplo y teniendo en cuenta los precios medios de consignación, desde la refinería de Castellón (perteneciente al grupo BP), los costes de distribución primaria en las Islas Baleares serían (folios 135 a 151):

- Palma: 19,12 €/m<sup>3</sup>
- Ibiza: 19,83 €/m<sup>3</sup>
- Mahón 22,64 €/m<sup>3</sup>

---

<sup>14</sup> [CONFIDENCIAL]

<sup>15</sup> [CONFIDENCIAL]

<sup>16</sup> [CONFIDENCIAL]

<sup>17</sup> [CONFIDENCIAL]

Los precios de distribución primaria en las Islas Baleares son significativamente superiores a los peninsulares. Así por ejemplo, teniendo en cuenta ubicaciones en la Península cerca de las Islas, en donde los tres operadores tienen una presencia significativa (tales como, Valencia, Barcelona o Alicante), los precios de CLH para un destino como Valencia son de 5,11 €/m<sup>3</sup>, para Barcelona de 9,82 €/m<sup>3</sup> o para Alicante de 12,60 €/m<sup>3</sup>. El promedio de las diferencias teóricas<sup>18</sup> entre dichos puntos origen-destino supondría un valor medio de 10,30 €/m<sup>3</sup>.

El cálculo de las diferencias teóricas<sup>19</sup> entre el precio del servicio logístico de CLH en las Islas Baleares respecto al de la Península, a partir del valor promedio de los mínimos precios de CLH desde cada refinería a cada punto de destino, arrojaría un coste diferencial estimado en 12,78 €/m<sup>3</sup> en 2015.

Por tanto, existe un diferencial del precio por servicios logísticos entre las Islas Baleares y la Península, estimado en torno a 10,30 €/m<sup>3</sup> y 12,78 €/m<sup>3</sup> (1,03 céntimos de €/l y 1,278 céntimos de €/l).

### **Causas del “extracoste” de servicios logísticos en las Islas Baleares**

Según CLH, existen diversos factores que dan lugar a que en las Islas Baleares los costes logísticos (almacenamiento y transporte) sean superiores a los que existen en otros puntos de la Península. Destacan y cuantifican los factores más significativos, por concepto logístico.

#### *Costes de inversión*

Sobrecoste por insularidad en la realización de inversiones. Según CLH, el desarrollo de infraestructuras en Baleares tiene un coste unitario muy superior al estándar que tiene CLH en la Península. Compara el desarrollo del reciente proyecto en [CONFIDENCIAL] (que ha supuesto la construcción de capacidad de almacenamiento a un coste medio unitario de [CONFIDENCIAL] €/m<sup>3</sup>) frente al proyecto que en la actualidad se está ejecutando en [CONFIDENCIAL] (cuyo coste es de [CONFIDENCIAL] €/m<sup>3</sup>)<sup>20</sup>.

---

<sup>18</sup> Se desconocen las transacciones efectuadas por cada operador en cada punto origen-destino en la península, por lo que se han calculado diferencias teóricas.

<sup>19</sup> Se desconocen las transacciones efectuadas por cada operador en cada punto origen-destino en la península, por lo que se han calculado diferencias teóricas.

<sup>20</sup> CLH calcula que [CONFIDENCIAL] habría que aplicar en Baleares, frente a los puertos peninsulares, un sobrecoste de unos [CONFIDENCIAL] € por metro cúbico suministrado a las islas. Señalan que, además, al tener que bombear, durante la descarga del buque, en directo al oleoducto se condiciona y

Limitación de la superficie disponible para el desarrollo en la costa de instalaciones de almacenamiento. CLH señala que la falta de espacio en la costa y la dedicación del terreno costero a actividades turísticas ha obligado al desplazamiento de las instalaciones de almacenamiento hacia el interior, lo que ha supuesto la construcción de nuevas infraestructuras de transporte por oleoducto que incrementan el coste de aprovisionamiento en comparación con otras instalaciones costeras peninsulares<sup>21</sup>.

Legislación autonómica más exigente en cuanto a volumen de capacidad que ha de existir en las Islas. Según CLH, con el fin de eliminar el riesgo de desabastecimiento en las Islas y a instancias de la Consejería de Comercio, Industria y Energía se aprobó el "Decreto 96/2005, de 23 de septiembre, de aprobación definitiva de la revisión del Plan Director Sectorial Energético de las Illes Balears" por el que se obliga a disponer de mayor capacidad de almacenamiento en las instalaciones de modo que en cada una de las Islas se tenga una capacidad de almacenamiento mínima por producto equivalente a 15 veces el consumo máximo diario del año anterior. Esta mayor exigencia viene derivada del hecho de que el abastecimiento de combustible a las Islas Baleares es exclusivamente por medio de buque tanque, lo que conlleva el estar sometido a las limitaciones de navegación derivadas de las condiciones marítimas y climatológicas existentes en cada momento. De ahí que exista una exigencia de capacidad que ayude a minorar el potencial riesgo de desabastecimiento. El mayor volumen de capacidad requiere una mayor inversión y coste de capital para recuperar la inversión<sup>22</sup>. En general, en la Península, dado que existen instalaciones de almacenamiento repartidas por toda el área costera, siempre existe la posibilidad del abastecimiento desde otra instalación. Además, la existencia incluso de sistemas de abastecimiento alternativos como el oleoducto o el camión cisterna garantizan el abastecimiento al consumidor sin que sea necesario establecer volúmenes mínimos de capacidad de almacenamiento.

#### *Costes de operación de la instalación*

Reducido consumo en comparación con la infraestructura logística necesaria en cada una de las Islas. CLH indica que ha dispuesto infraestructuras logísticas en Palma de Mallorca, Ibiza y Mahón, con el fin de garantizar el suministro de productos petrolíferos y eliminar los riesgos de desabastecimiento a las Islas. Sin embargo, el reducido consumo en Ibiza y Mahón genera un elevado coste de operación de las

---

reduce el caudal de descarga, aumentando considerablemente el tiempo de atraque y de inmovilización del buque en el puerto.

<sup>21</sup> [CONFIDENCIAL] CLH estima el mayor coste adicional en [CONFIDENCIAL] €/m<sup>3</sup>, con base en el coste de capital necesario para recuperar las inversiones realizadas en la construcción de las nuevas infraestructuras de transporte al interior.

<sup>22</sup> [CONFIDENCIAL]



infraestructuras por unidad de volumen suministrado. Las instalaciones de Mahón e Ibiza son, de entre las instalaciones portuarias con suministro de carburantes de automoción de CLH, las de menor actividad. La instalación portuaria peninsular más parecida tiene un volumen que supone un 100% y un 300%, superior a los volúmenes suministrados por Ibiza y Mahón respectivamente<sup>23</sup>.

#### *Costes de operación del buque*

Limitaciones de calado en los puertos para el atraque de buques, lo que condiciona el tamaño de buque y la carga que puede transportar. El calado del puerto determina el tamaño del buque que puede abastecer una instalación portuaria, o bien su nivel de carga o tamaño. Así para el abastecimiento de las instalaciones de CLH en Mahón e Ibiza se recurre al transporte en falso flete o abastecimiento con destino a doble puerto, es decir, el buque descarga parte de la carga en Palma de Mallorca y posteriormente atraca en Mahón o Ibiza. Según CLH, este modo de abastecimiento supone infrutilizar la capacidad de transporte ya que se utiliza un buque de gran tamaño con carga reducida<sup>24</sup>.

Mayor exigencia en la protección de calidad de los productos. Según CLH, la situación de insularidad supone aumentar los requerimientos de control de calidad a fin de eliminar los riesgos de pérdida de calidad de un producto que conllevaría tener que evacuarlo a la Península para su tratamiento. Indican, por ejemplo, que con el fin de eliminar riesgos de pérdida de calidad en el Jet, se dispone de una tubería de dedicación exclusiva a Jet para la descarga de buques en los puertos de Baleares. En cambio en los puertos peninsulares la tubería de descarga de buques se utiliza también para gasolinas o gasóleos lo que permite aumentar los caudales de descarga y reducir los tiempos de atraque de los buques<sup>25</sup>.

Demoras en la descarga de buques en puerto como consecuencia de la ocupación del atraque por buques turísticos o de otro tipo. CLH indica que una de las situaciones que se está dando con mayor frecuencia en el atraque de buques con productos

---

<sup>23</sup> “Esta menor actividad y la consecuente baja rotación de la capacidad de almacenamiento instalada supone un mayor coste de operación por unidad de volumen suministrado en las instalaciones de Baleares que se estima en [CONFIDENCIAL] €/m<sup>3</sup>. Ello se obtiene por la diferencia entre el coste medio de operación en las instalaciones de Baleares y el de las instalaciones portuarias de la península.”

<sup>24</sup> “Esta limitación del calado obliga a CLH a disponer de un buque de tamaño inferior (Tinerfe) al que se utiliza en otros puertos peninsulares (Castillo de Trujillo) lo que supone un mayor coste por unidad transportada que puede suponer, para el conjunto de las islas, un mayor coste de [CONFIDENCIAL] €/m<sup>3</sup> suministrado”.

<sup>25</sup> “Como consecuencia del mayor tiempo de descarga del buque se genera un mayor coste que equivale a [CONFIDENCIAL] €/m<sup>3</sup>.”

petrolíferos es la obligación de fondear los buques y mantenerlos en espera como consecuencia de la preferencia establecida en el atraque para los buques turísticos, de correos, pasajeros o de cualquier otro tipo. Incluso, cuando se prevé que un buque con producto petrolífero va a ocupar un atraque y durante la descarga está prevista la llegada de un buque turístico, se obliga a fondear al primero y se da preferencia al buque que aún no ha llegado. Esta situación obliga a reprogramar toda la logística de CLH con el fin de reducir la paralización o fondeos de los buques<sup>26</sup>.

Coste de los servicios de remolcador en puerto. CLH indica que los requerimientos más exigentes establecidos por la autoridad portuaria en Baleares relativos a la disposición de remolcadores acimutales en todos los puertos de las Islas, supone aumentar los costes del remolcador y, por tanto, de las tarifas portuarias por este servicio, que en la actualidad son las más caras en comparación con los otros puertos peninsulares y que en Baleares se pagan prácticamente en su integridad por los buques que transportan productos petrolíferos<sup>27</sup>.

#### *Costes de transporte por buque*

Según CLH, estos costes no intervienen en la explicación del diferencial de precio de consignación con entrega en puerto, aunque son importantes para poder comprobar el diferencial de coste logístico completo para los operadores entre transportar el producto a Baleares o a puertos que no reciben por buque. Así, mientras el abastecimiento a las Islas Baleares requiere la utilización de buques para el transporte de productos petrolíferos, en cambio, en los puertos de la Península es posible abastecer por oleoducto algunas de las instalaciones costeras<sup>28</sup>.

#### *Elementos de abastecimiento*

---

<sup>26</sup> “Sólo la paralización de un buque durante un día implica un sobrecoste de 14.000 euros, lo que equivale a un encarecimiento del [CONFIDENCIAL] €/m<sup>3</sup>. La preferencia de atraque establecida para otros buques frente a los petroleros supone para CLH tener que modificar y readaptar toda la logística a fin de reducir al máximo los tiempos de fondeo y de no disponibilidad del buques. El coste adicional para CLH se estima en [CONFIDENCIAL]”

<sup>27</sup> CLH indica que desde los primeros meses de 2014 CLH ha sufrido un incremento de tarifas de remolcadores en Baleares del 160%, [CONFIDENCIAL]. Señala que los mayores costes de operación de los buques, que derivan de las decisiones de la autoridad portuaria de Baleares en cuanto a dar prioridad de atraque a los buques turísticos y a elevar el coste de los servicios de remolcador, [CONFIDENCIAL].

<sup>28</sup> Comparando el coste de abastecimiento por oleoducto de la instalación de Barcelona desde la Refinería de Tarragona frente al coste de transporte en buque tanque desde la refinería de Castellón a Palma y Mahón, CLH estima que el diferencial de transporte puede suponer un mayor coste a Baleares de entre 2,72€/m<sup>3</sup> y 6,28€/m<sup>3</sup> según se suministre a Palma o Mahón, respectivamente.

Según indica CLH, existen factores que tienen un impacto económico en los costes de abastecimiento de productos petrolíferos a las Islas Baleares. Este es el caso de la elevada estacionalidad de la demanda de productos petrolíferos en las islas, el mayor coste de la contratación de servicios auxiliares, compras, etc.

**Como alternativa a la utilización de los servicios de CLH, a efectos de minimizar los costes logísticos, los operadores denunciados efectúan intercambios con otros operadores con capacidad de refino, en localizaciones cercanas a sus refinerías o con operadores importadores**

En el siguiente cuadro se muestra la capacidad contratada a CLH por parte de cada operador en las Islas Baleares en 2014 y en enero a mayo de 2015.

**Cuadro 7. Volúmenes de capacidad contratados de carburante de automoción. Por instalación almacenamiento en las Islas Baleares.**

[CONFIDENCIAL]

Fuente: CLH y CNMC.

Respecto a la contratación de capacidad de operadores distintos a BP, REPSOL y CEPSA, se observa en el cuadro 7, que en el periodo comprendido entre enero y mayo de 2015, el [CONFIDENCIAL] % de la capacidad contratada de carburante de automoción en Mallorca correspondió al operador [CONFIDENCIAL], reduciendo la cuota de [CONFIDENCIAL] respecto a la capacidad contratada de 2014, así como la participación mínima de [CONFIDENCIAL] y [CONFIDENCIAL]. En Mahón, destaca la participación de los operadores entrantes [CONFIDENCIAL] ([CONFIDENCIAL] %), ([CONFIDENCIAL] %) y [CONFIDENCIAL] ([CONFIDENCIAL] %) en el periodo enero-mayo de 2015. Se reducen las cuotas de [CONFIDENCIAL] y [CONFIDENCIAL] respecto a 2014 y aumenta la de [CONFIDENCIAL]. En Ibiza destaca la participación de [CONFIDENCIAL] ([CONFIDENCIAL] %), la disminución de la cuota de [CONFIDENCIAL] respecto a 2014 y el aumento de las de [CONFIDENCIAL] y [CONFIDENCIAL].

CEPSA efectúa el aprovisionamiento de las Islas Baleares a través de los medios logísticos de CLH, poniendo a su disposición GOA y G95 en sus refinerías de San Roque y Palos de la Frontera, y solicitando su consignación en sus terminales situadas en las Islas (folios 169 a 190).

CEPSA ha informado a la DC que intercambia productos con BP. Éste les cede producto en las Islas Baleares y CEPSA les cede la misma cantidad en las instalaciones más próximas a cualquiera de sus refinerías. Ello a efectos de minimizar

los costes logísticos que conlleva el transporte de producto desde la Península a las Islas Baleares.

Según BP (folios 135 a 151), aprovisiona su red de EESS en las Islas Baleares [CONFIDENCIAL]. BP contrata los servicios de logística de CLH con entrega en la refinería de Castellón, para el traslado de combustible y el almacenamiento en las Islas Baleares.

Al igual que en la Península, BP puede acceder a intercambios con otros operadores con capacidad de refino en localizaciones cercanas a sus refinerías, o incluso con operadores importadores, a unos precios más reducidos que la alternativa de CLH para posicionamiento de productos en las Islas Baleares (que es la única alternativa existente para posicionar producto desde la Península). [CONFIDENCIAL]<sup>29</sup>.

REPSOL ha indicado a la DC que, en general, los carburantes que se dispensan en su red de EESS en las Islas Baleares tienen su origen en la producción de las refinerías de REPSOL y contrata con CLH la logística básica, que organiza la transferencia de los productos y el transporte por buque a las Islas Baleares (folios 209 a 216).

Asimismo, REPSOL mantiene un acuerdo con [CONFIDENCIAL] de intercambio de carburantes y combustibles entre la Península y las Islas Baleares con el objeto de minimizar los costes logísticos. Sin embargo, no han realizado intercambios de combustible de automoción entre las Islas Baleares con ningún operador. Por otro lado, en 2014, REPSOL suministró a [CONFIDENCIAL] y a [CONFIDENCIAL], ambos en Palma de Mallorca, para la distribución a través de EESS o la venta directa de carburantes de automoción.

### **Costes de distribución secundaria y suministro en las Islas Baleares**

Según ha informado CEPSA a la DC (folios 169 a 190), la distribución y suministro a su red de EESS en las Islas Baleares se realiza de la siguiente forma:

- En las islas de Mallorca, Ibiza y Menorca, con camiones cisternas que recogen el producto en las instalaciones de almacenamiento de CLH y lo transportan hasta las instalaciones del cliente.
- En la isla de Formentera (con una estación de servicio de CEPSA), mediante camión cisterna, que carga producto en la instalación de CLH de Ibiza y es transportado posteriormente en barco hasta su destino.

---

<sup>29</sup> [CONFIDENCIAL]

Ninguno de los tres operadores dispone de almacenamientos secundarios en las Islas Baleares. El distribuidor y transportista de la zona tampoco dispone de almacenamiento secundario, solamente cuenta con infraestructura propia para el transporte, que carga directamente en las instalaciones de CLH y lo entrega a las EESS.

La distribución secundaria está externalizada y se realiza a través de una misma empresa de transporte. Esta empresa presta sus servicios de distribución y transporte a REPSOL, CEPSA y BP. CEPSA señala que la razón fundamental que explica este sistema único de distribución secundaria es que el volumen total a suministrar en las Islas, en general, y en cada isla, en particular, no es suficiente para garantizar una rentabilidad adecuada a más de una empresa de transporte. Ello teniendo en cuenta la alta estacionalidad que caracteriza a la venta de combustible en las Islas. BP señala que dicha empresa fue seleccionada como resultado de un concurso abierto que cada cierto tiempo desarrolla BP para seleccionar proveedores de transporte en las diferentes geografías de España.

En relación con el coste asociado, BP indica que abona unas tarifas al transportista en función del [CONFIDENCIAL].

Respecto a los costes de distribución secundaria, REPSOL ha indicado a la DC que no existen diferenciales relevantes de coste entre las Islas Baleares y la Península.

Sin embargo, según CEPSA los costes de adquisición de los vehículos utilizados en el transporte son superiores a los de la Península, no existiendo ningún fabricante de este tipo de vehículos, ni de cisternas en las Islas y debiendo transportarse todo el material rodante desde la Península, con el consiguiente sobreprecio<sup>30</sup>.

BP señala que debido a la alta estacionalidad comparada con otras zonas peninsulares, los costes de este transporte son sensiblemente más altos en las Islas Baleares. [CONFIDENCIAL]

En relación con lo anterior, los tres operadores denunciados y CLH señalan la alta estacionalidad de la actividad de venta de combustibles en el conjunto de las Islas como un elemento de insularidad que afecta al mayor precio diferencial en las Islas Baleares.

---

<sup>30</sup> Indica que otros factores que provocan que los costes de distribución secundaria sean más altos que en la península, son los mayores costes en la actividad de transporte, debidos a que la actividad de los conductores de los camiones-cisterna están regulados por los convenios colectivos provinciales del sector.

Indican que a diferencia de la mayoría del mercado peninsular, la demanda de carburantes en las Islas Baleares es marcadamente estacional, con grandes picos de demanda durante una parte determinada del año que se ve drásticamente reducida durante los meses valle.

Según BP, dicha estacionalidad dificulta el desarrollo de forma óptima y eficiente la distribución debido a que:

- Se debe garantizar un nivel de producto suficiente posicionado en las Islas Baleares para los periodos de gran consumo.
- En relación con la distribución secundaria, los periodos con alta demanda requieren de unos recursos humanos y logísticos que no son viables ni amortizables durante los meses valle, pero que requieren su mantenimiento a los efectos de garantizar la adecuada operativa en periodos punta, posteriores.
- Impide la óptima ocupación de cisternas y uso de tractoras que supone un mayor coste unitario.
- Debido a la dificultad para encontrar personal cualificado (por ejemplo, conductores para transporte de mercancías peligrosas) en las Islas Baleares, ante el riesgo de reducir personal durante periodos valle, incrementa la falta de seguridad de no poder contar con él nuevamente en periodos de mayor demanda, en los que se incrementa la necesidad de personal cualificado necesario para responder a sus compromisos de manera óptima.

Según CEPSA, el aumento de la demanda en verano con respecto al invierno en el archipiélago puede llegar a ser superior al 60%, lo que obliga a estos operadores a tener una flota sobredimensionada para cubrir los meses de mayor demanda y que ven reducida enormemente su actividad en los meses de menor demanda.

Según datos de CORES proporcionados por CEPSA, las ventas por meses en Baleares pueden llegar a concentrarse en un mes, alcanzando un 10,94% de la actividad anual, frente el 6,37% en otros meses, situación que no se da en la Península.

En consecuencia, los costes derivados de los capitales invertidos y el mantenimiento de las instalaciones (al igual que ocurre con la “importación” de combustibles desde la Península) son superiores en las Islas Baleares. Según CEPSA, la insularidad encarece significativamente la adquisición de los equipamientos necesarios para la construcción de estaciones y su mantenimiento y la gestión de los servicios. El coste estimado según los contratos de que dispone CEPSA, supone que cualquier actuación

relacionada con inversiones o mantenimiento represente un coste global un [CONFIDENCIAL] % superior al correspondiente a la Península.

### **Otros costes**

Según REPSOL, el carácter insular afecta a otros costes con impacto en el PAI de las EESS en Islas Baleares, como el precio medio del metro cuadrado de suelo urbano en las Islas Baleares que es de los más elevados de España, lo que condiciona el coste de la inversión a amortizar del punto de venta y el coste de arrendamientos. Igualmente la inversión en el punto de venta se ve afectada por el carácter insular (por ejemplo, el coste de la obra civil, equipos, etc.).

Según CEPSA, la referencia internacional utilizada para el coste de aprovisionamiento (Mediterráneo-MED y Northwest-MWE), pondera en un 70% MED y 30% NWE para la Península, mientras que en las Islas Baleares el 100% de la referencia utilizada en las Islas Baleares es la MED, lo que tiene un efecto en el diferencial de PAIs entre las Islas Baleares y la Península.

### **3. HECHOS OBJETO DE DENUNCIA**

Las denuncias recibidas en la CNMC se refieren a una presunta coordinación entre los operadores CEPSA, REPSOL y BP con sus estaciones de servicio en las Islas Baleares, tanto abanderadas como las que operan como empresarios independientes, a quienes fijan indirectamente los precios de venta al público. Dicha conducta supondría una infracción del artículo 1 de la LDC y del artículo 101 del TFUE.

Tanto el Grup Parlamentari Més (folios 1 a 8) como el Ayuntamiento de Andratx (folios 9 a 11) han denunciado que los tres operadores, CEPSA, REPSOL y BP, podrían estar efectuando prácticas anticompetitivas en el mercado de distribución de combustible de automoción a través de EESS en las Islas Baleares. En concreto los denunciantes señalan dos hechos fundamentales:

- En primer lugar los precios de venta al público (PVP) del GOA y G95 en las EESS de las Islas Baleares son superiores a los de la media nacional y a los de otros territorios extrapeninsulares. Los precios antes de impuestos (PAI) en las Islas Baleares son superiores a los de la media nacional.
- En segundo término, los denunciantes también indican que existe una elevada concentración del mercado en las Islas Baleares y una falta de participación de las EESS independientes.



A continuación se exponen brevemente los principales elementos de ambas denuncias.

### **3.1 Nivel de precios de venta al público (PVP) en las EESS de las Islas Baleares.**

Según los denunciados, los tres operadores, CEPSA, REPSOL y BP, podrían estar efectuando prácticas anticompetitivas en el mercado de distribución de combustible de automoción a través de EESS en las Islas Baleares y, en concreto, habrían coordinado sus conductas en materia de precios. Esta coordinación se habría producido entre los operadores petrolíferos con sus EESS abanderadas y con las EESS que operan como empresarios independientes, a quienes, supuestamente, los denunciados estarían fijando indirectamente los precios de venta al público.

Como datos que apuntan a dicha concertación de precios, el Grup Parlamentari Més (Islas Baleares) señala que a finales de diciembre de 2014, únicamente en Baleares se pagaba más de un euro por litro de gasóleo a diferencia del resto de España. Igualmente indica que los precios variaban desde 0,82 €/l en Canarias y el 0,92 €/l en Murcia, a 1 €/l en Andalucía. Mientras que en Baleares la estación de servicio que ofrecía el precio de venta al público más barato (1,11 €/l) estaba muy por encima de la media española. Señala que también la gasolina 95 en Baleares costaba más que la media española, indicando que llenar el depósito en Baleares costaría 87,5 €, incluyendo impuestos, lo que supondría 4,4 € más que la media a nivel nacional.

Adicionalmente, el Grup Parlamentari Més sostiene que no hay razones que justifiquen la diferencia alcanzada de precios de los consumidores en Baleares respecto al resto de España.

Dicho denunciante aporta como documentación un artículo de prensa del Diario de Mallorca de fecha 30 de diciembre de 2014 ("*Solo los baleares pagan aún más de un euro por litro de gasóleo*") y una nota de prensa de *lainformación.com* de 25 de diciembre de 2014.

### **3.2 Elevada concentración del mercado en las Islas Baleares y ausencia de EESS independientes.**

Los denunciados señalan que apenas hay gasolineras *low cost* en Baleares y que los tres operadores denunciados copan el mercado de las EESS en Baleares, ya sea de forma directa o indirecta por mediación de empresarios independientes.

## FUNDAMENTOS DE DERECHO

### **PRIMERO.- Competencia para resolver.**

De acuerdo con el artículo 5.1.c) de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, a la CNMC compete *“aplicar lo dispuesto en la Ley 15/2007, de 3 de julio, en materia de conductas que supongan impedir, restringir y falsear la competencia”*. El artículo 20.2 de la misma ley atribuye al Consejo la función de *“resolver los procedimientos sancionadores previstos en la Ley 15/2007, de 3 de julio”*, y según el artículo 14.1.a) del Estatuto orgánico de la CNMC aprobado por Real Decreto 657/2013, de 30 de agosto, *“la Sala de Competencia conocerá de los asuntos relacionados con la aplicación de la Ley 15/2007, de 3 de julio”*.

En consecuencia, la competencia para resolver este procedimiento corresponde a la Sala de Competencia del Consejo de la CNMC.

### **SEGUNDO.- Objeto de la resolución y propuesta del órgano instructor.**

Corresponde a esta Sala en el presente expediente determinar si procede, conforme al Informe y Propuesta de la DC, el archivo de las actuaciones realizadas en relación con la posible existencia de infracciones de los artículos 1 de la LDC y 101 del TFUE. Según los denunciantes, REPSOL, CEPSA y BP habrían realizado conductas prohibidas por los artículos 1 de la LDC y 101 del TFUE.

El artículo 49.1 de la LDC dispone que la DC incoará expediente sancionador cuando observe indicios racionales de existencia de conductas prohibidas en los artículos 1, 2 y 3 de la misma Ley. En el número 3 del citado artículo 49 se añade que el Consejo, a propuesta de la DC, acordará no incoar procedimiento sancionador y, en consecuencia, el archivo de las actuaciones realizadas, cuando considere que no hay indicios de infracción.

Por otro lado, el artículo 27.1 del Reglamento de Defensa de la Competencia (RDC), aprobado por Real Decreto 261/2008, de 22 de febrero, estipula que: *“1. Con el fin de que el Consejo de la Comisión Nacional de la Competencia [actual CNMC] pueda acordar no incoar procedimiento y archivar las actuaciones en los términos establecidos en los artículos 44 y 49.3 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, la Dirección de Investigación [actual Dirección de Competencia] le dará traslado de la denuncia recibida, de las actuaciones previas practicadas, en su caso, y de una propuesta de archivo”*.

En su informe de 11 de abril de 2016 la DC propone a esta Sala la no incoación del procedimiento sancionador y el archivo de las actuaciones, por cuanto considera que, en relación con las conductas investigadas, no existen indicios de que REPSOL, CEPSA y BP hayan infringido los artículos 1 de la LDC y 101 del TFUE. Todo ello sin perjuicio de las acciones que la CNMC debe efectuar, en el marco de las vigilancias del cumplimiento de la Resolución de la antigua CNC de 30 de julio de 2009 (Expte. 652/07 REPSOL/CEPSA/BP), en cuanto a la coordinación vertical de precios por cada uno de los tres operadores denunciados.

La DC alcanza esta conclusión tras examinar las condiciones de competencia existentes en el mercado de combustibles de automoción en las Islas Baleares. Tras dicho análisis, que se expondrá a continuación, la DC considera que la elevada concentración del mercado de referencia en las Islas Baleares, donde los tres operadores integrados verticalmente participan casi de forma exclusiva (concentran el 95% del mercado) y la elevada transparencia de precios de las EESS en la reducida superficie de cada isla, así como la escasa existencia de operadores independientes, explicarían la falta de presión competitiva y que se produzcan similitudes de los precios entre los tres operadores de forma natural, sin que tenga que mediar coordinación entre los mismos.

La DC también sostiene que la moderada dispersión de precios registrada entre los operadores dentro de cada isla balear, tiene lugar en un mercado que muestra una elevada concentración, muy superior a la peninsular, mercado caracterizado, además, por su transparencia. En particular, señala la DC, están presentes en las Islas Baleares, casi en exclusividad, los tres operadores integrados verticalmente con capacidad de refino

Igualmente la DC constata que el mayor nivel de precios observado en las Islas Baleares respecto a la península se explica, al menos en parte, por unos mayores costes insulares y por la elevada estacionalidad del consumo de carburantes en las Islas Baleares, lo que eleva los costes operativos y de inversión por unidad de venta. Estos mayores costes insulares y la elevada estacionalidad de las ventas dificultan la entrada de nuevos operadores, que se enfrentan a elevados costes operativos y de inversión por unidad de venta, respecto a los de la península.

Por último la DC también señala que la propia normativa autonómica estaría desincentivando la entrada de nuevos operadores, así como el acceso a un modelo de negocio de marcas blancas e hipermercados en donde no se precise personal que atienda en las EESS.

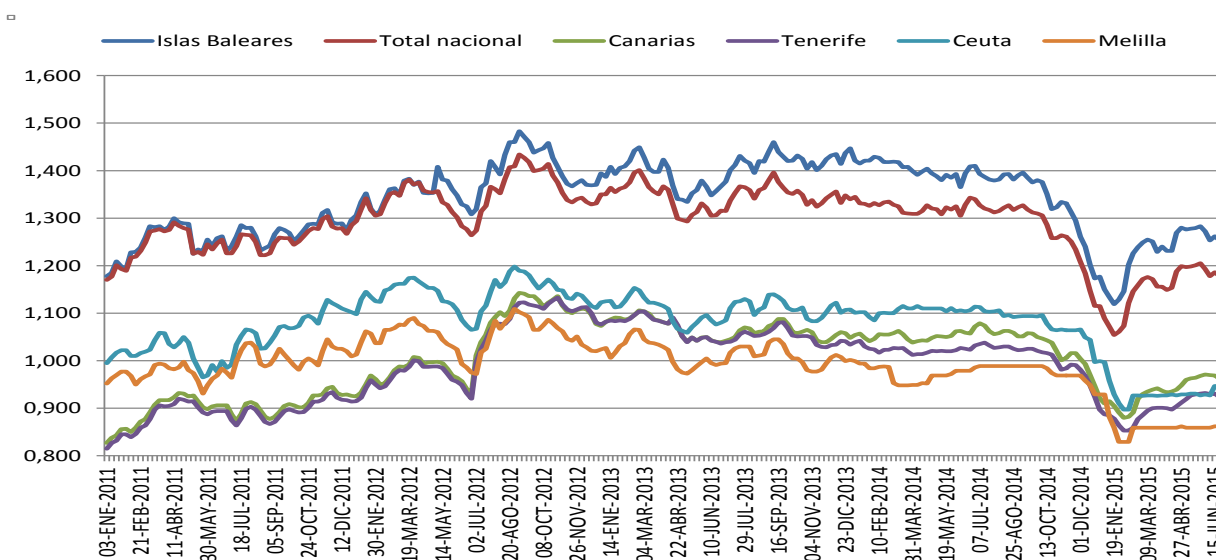
Para alcanzar estas conclusiones el órgano instructor realiza un análisis pormenorizado de las condiciones de competencia en el mercado de referencia en las Islas Baleares que se reseña a continuación.

Puesto que las denuncias recibidas en la CNMC se refieren a una presunta coordinación entre los operadores CEPSA, REPSOL y BP con sus estaciones de servicio en las Islas Baleares, tanto abanderadas como las que operan como empresarios independientes, a quienes fijan indirectamente los precios de venta al público, conducta que supondría una infracción del artículo 1 de la LDC y del artículo 101 del TFUE, con el objetivo de concluir si hay indicios suficientemente probados de los hechos denunciados, la DC en su propuesta de archivo ha analizado los siguientes aspectos:

- Si los PVP del gasóleo A y de la gasolina 95 en las Islas Baleares son más elevados que en el resto del territorio nacional, desde enero de 2011 a junio de 2015.
- Si existe una diferencia significativa entre los precios antes de impuestos (PAI) de las Islas Baleares y los de la Península. Por simplicidad y teniendo en cuenta que dicha elección no afecta a las conclusiones obtenidas en el informe, en el análisis de precios se ha seleccionado el PAI del gasóleo A como carburante de automoción, en el periodo comprendido entre el 1 de enero de 2013 y el 30 de mayo de 2015.
- Si hay costes específicos en las Islas Baleares que expliquen, al menos parcialmente, las diferencias de los PAIs con los de la Península.
- Si existen diferencias significativas entre las variaciones de los PAIs de las EESS entre operadores y en cada isla balear;
- Y si la estructura del mercado de distribución de carburantes de automoción a través de EESS en las Islas Baleares es tal que puede llevar a que los precios sean similares sin que necesariamente el alineamiento de precios sea resultado de una coordinación expresa (no tácita) entre los operadores denunciados.

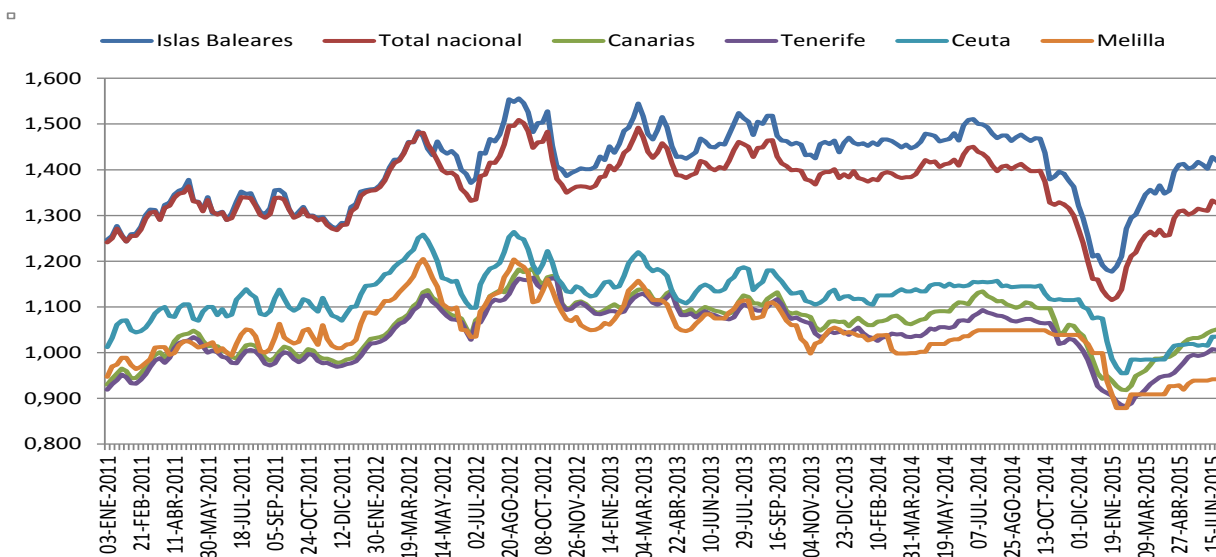
A partir de información pública, los dos siguientes gráficos muestran las series de PVP del gasóleo A y de la gasolina 95 en distintos territorios extrapeninsulares y en el total nacional, desde enero de 2011 a junio de 2015. Se observa que en todo el periodo temporal analizado, los PVP en las Islas Baleares son permanentemente superiores al total nacional y al de otros territorios extrapeninsulares como Las Palmas de Gran Canaria, Santa Cruz de Tenerife, Ceuta y Melilla.

**Gráfico 2. Evolución de los precios de venta al público (PVP) del gasóleo A en territorios extrapeninsulares y en el total nacional. Datos semanales. Unidad: €/l.**



Fuente: MINETUR y CNMC: “Estadísticas del mercado de hidrocarburos líquidos” (<http://www.cnmc.es/es-es/energía/hidrocarburoslíquidos/estadísticasdelmercado.aspx?p=p3&ti=Productos petrolíferos>).

**Gráfico 3. Evolución de los precios de venta al público (PVP) de la gasolina 95 en territorios extrapeninsulares y en el total nacional. Datos semanales. Unidad: €/l.**

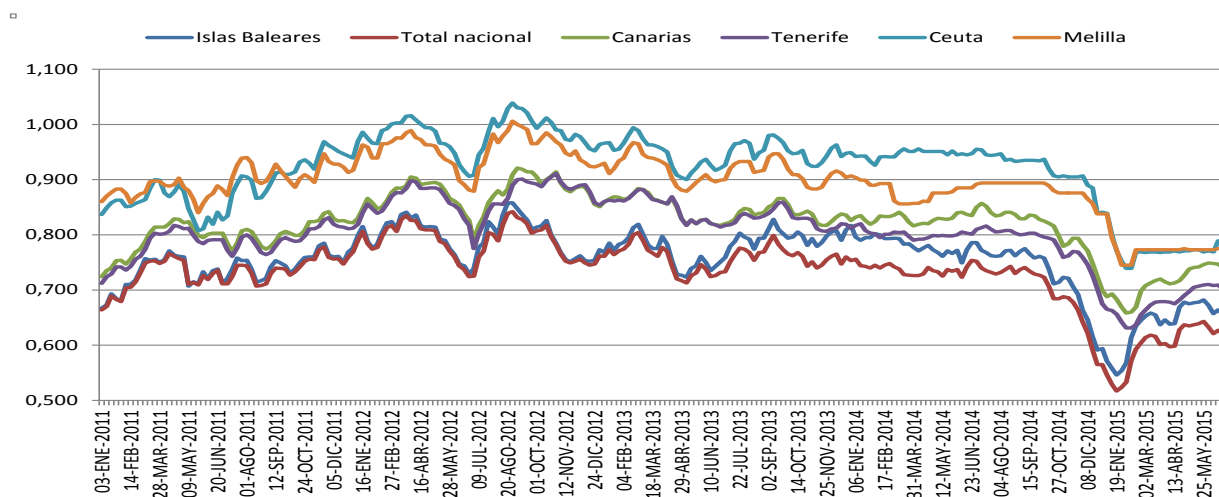


Fuente: MINETUR y CNMC: “Estadísticas del mercado de hidrocarburos líquidos” (<http://www.cnmc.es/es-es/energía/hidrocarburoslíquidos/estadísticasdelmercado.aspx?p=p3&ti=Productos petrolíferos>).

A efectos de efectuar una comparación homogénea de precios, la DC elimina el impacto de la diferente fiscalidad autonómica. Analizado los PAIs de distintos territorios extrapeninsulares el resultado cambia. Se observa en los gráficos 4 y 5 que en las Islas

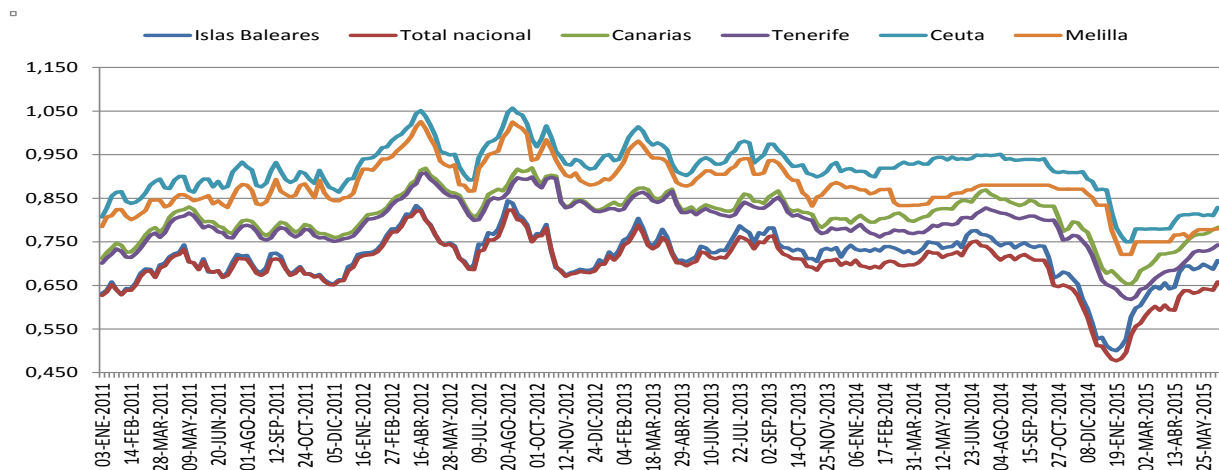
Baleares los PAIs son inferiores a los de otros territorios extrapeninsulares como Tenerife, Las Palmas de Gran Canaria, Ceuta y Melilla, en el citado periodo analizado. Ello se debe a que la fiscalidad autonómica aplicada en las Islas Baleares es superior a la del resto de territorios extrapeninsulares. No obstante, los PAIs en las Islas Baleares son superiores a los del total nacional.

**Gráfico 4. Evolución de los precios antes de impuestos (PAI) del gasóleo A en territorios extrapeninsulares y en el total nacional. Datos semanales. Unidad: €/l.**



Fuente: MINETUR y CNMC: “Estadísticas del mercado de hidrocarburos líquidos” ([http://www.cnmc.es/es-es/energía/hidrocarburoslíquidos/estadísticasdelmercado.aspx?p=p3&ti=Productos petrolíferos](http://www.cnmc.es/es-es/energía/hidrocarburoslíquidos/estadísticasdelmercado.aspx?p=p3&ti=Productos%20petrolíferos)).

**Gráfico 5. Evolución de los precios antes de impuestos (PAI) de la gasolina 95 en territorios extrapeninsulares y en el total nacional. Datos semanales. Unidad: €/l.**

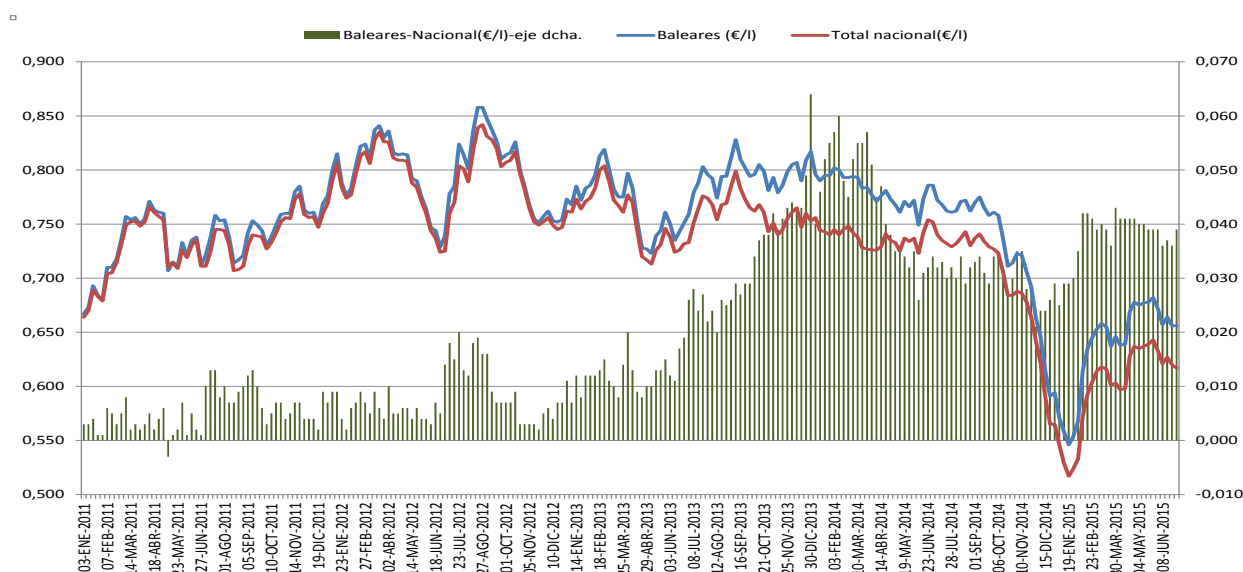


Fuente: MINETUR y CNMC: “Estadísticas del mercado de hidrocarburos líquidos” ([http://www.cnmc.es/es-es/energía/hidrocarburoslíquidos/estadísticasdelmercado.aspx?p=p3&ti=Productos petrolíferos](http://www.cnmc.es/es-es/energía/hidrocarburoslíquidos/estadísticasdelmercado.aspx?p=p3&ti=Productos%20petrolíferos)).

Por otra parte, el PAI del GOA y de la G95 en las Islas Baleares se mantiene claramente por encima del PAI de la media nacional desde julio de 2013. La diferencia

entre los PAIs de las Islas Baleares y de la media nacional, desde julio de 2013 a junio de 2015, asciende, en promedio a 3,64 céntimos de €/litro para el GOA (5% del PAI en las Islas Baleares) y a 2,99 céntimos de €/litro para la G95 (4,3% del PAI en las Islas Baleares). Según la DC estas diferencias entre el PAI de las Islas Baleares y del total nacional podrían estar reflejando una menor presión competitiva en el mercado de distribución de carburantes de automoción en las Islas Baleares respecto al total nacional.

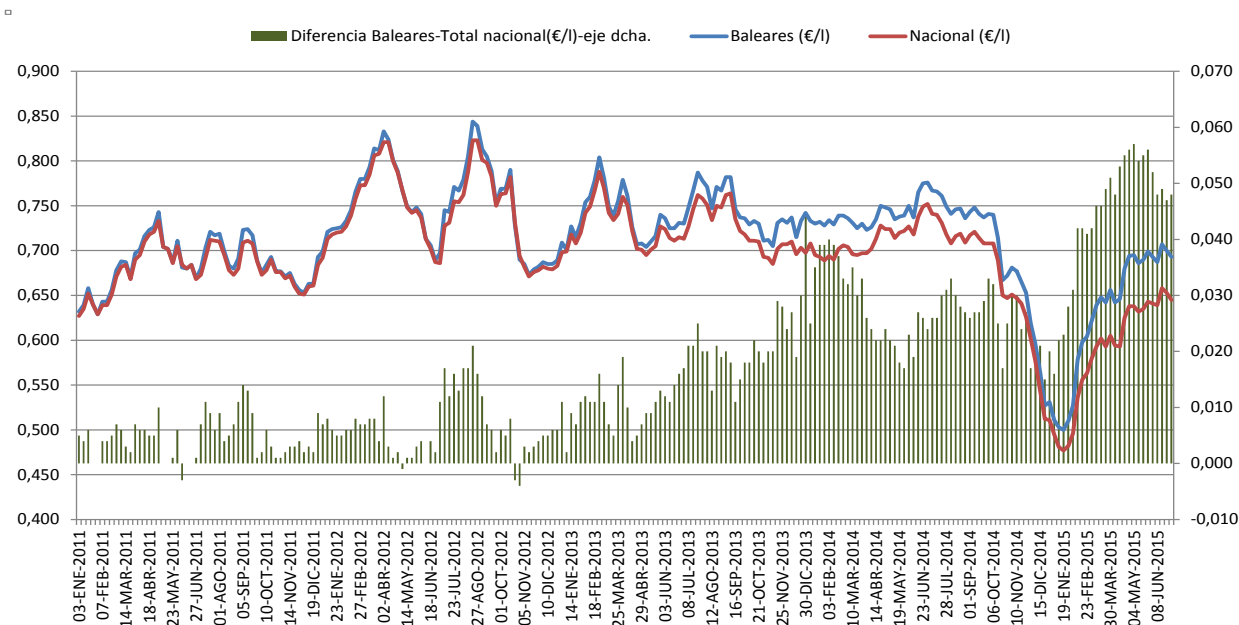
**Gráfico 6. Evolución de los precios antes de impuestos (PAI) del gasóleo A en el total nacional y en las Islas Baleares. Diferencia del PAI en las Islas Baleares menos el PAI total nacional. Datos semanales. Unidad: €/l.**



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del MINETUR y CNMC: “Estadísticas del mercado de hidrocarburos líquidos” ([http://www.cnmc.es/es-es/energía/hidrocarburoslíquidos/estadísticasdelmercado.aspx?p=p3&ti=Productos petrolíferos](http://www.cnmc.es/es-es/energía/hidrocarburoslíquidos/estadísticasdelmercado.aspx?p=p3&ti=Productos%20petrolíferos)).

**Gráfico 7. Evolución de los precios antes de impuestos (PAI) de la gasolina 95 total nacional y en las Islas Baleares. Diferencia del PAI en las Islas Baleares menos el PAI total nacional. Datos semanales. Unidad: €/l.**





Fuente: Elaboración propia a partir de datos del MINETUR y CNMC: “Estadísticas del mercado de hidrocarburos líquidos” ([http://www.cnmc.es/es-es/energía/hidrocarburoslíquidos/estadísticasdelmercado.aspx?p=p3&ti=Productos petrolíferos](http://www.cnmc.es/es-es/energía/hidrocarburoslíquidos/estadísticasdelmercado.aspx?p=p3&ti=Productos%20petrolíferos)).

Por tanto, en primer lugar, la DC considera acreditado que el PVP en las Islas Baleares es superior al total nacional y al del resto de territorios extrapeninsulares (Gran Canaria, Tenerife, Ceuta y Melilla). No obstante, en las Islas Baleares se aplica la máxima fiscalidad autonómica, lo que explica que el PVP en las Islas Baleares sea superior al del resto de otros territorios no peninsulares. Por ello, si se elimina el efecto de la fiscalidad sobre los PVP, los PAIs del GOA y de la G95 en las Islas Baleares no son superiores a los de otros territorios extrapeninsulares.

Sin embargo, la DC también constata que, desde julio de 2013 los PAIs promedios del GOA y de la G95 en las Islas Baleares son, de forma continuada y creciente en el tiempo, superiores a los de la media nacional. En términos medios dicha diferencia ascendió a 3,64 céntimos de €/litro en el GOA y a 2,99 céntimos de €/litro en la G95. Así, actualmente, el PAI del GOA en las Islas Baleares fue un 7% superior que el PAI medio nacional, cuando antes de julio de 2013, dicha brecha se situaba en torno al 2%. La diferencia positiva entre el PAI de las Islas Baleares y la media nacional puede reflejar una menor presión competitiva entre las EESS de las Islas Baleares respecto a las de la Península.

En segundo lugar, según la información proporcionada por CLH y los operadores, la DC concluye que la logística de las Islas Baleares está estrictamente condicionada por factores derivados de la insularidad. Se ha visto en el epígrafe 2.3 (“Aspectos específicos de insularidad”) que el factor geográfico (la insularidad) tiene implicaciones en la actividad de distribución mayorista (primaria y secundaria) en las Islas Baleares, que la distingue de la aplicada en la Península.

Sin entrar a valorar el nivel de los precios de los servicios logísticos de CLH para la Península y las Islas Baleares, se ha constatado que la diferencia en el precio de consignación para la recepción de producto por buque tanque en una instalación y entrega al cliente en la misma en las Islas Baleares respecto a la Península, supondría un extracoste por servicios logísticos entre 1,03 céntimos de €/litro y 1,278 céntimos de €/litro, lo que para la DC podría explicar, en términos medios, entre el 28% y el 35% de la diferencia del PAI GOA de las Islas Baleares respecto al de la Península en 2014, y entre el 37% y 46% para el PAI de la G95 en 2014.

Como se observa en el siguiente cuadro en los años 2011 y 2012, los diferenciales del PAI de las Islas Baleares y del total nacional fueron inferiores a 1 c€/l. Cabe destacar que en dichos años el diferencial del precio de consignación estimado entre las Islas Baleares respecto al peninsular fue superior al diferencial del PAI, lo que reflejaría que los mayores costes insulares fueron compensados por unos menores márgenes de los operadores y gestores de EESS en las Islas Baleares que en el resto del territorio nacional. Sin embargo, desde 2013 a 2015 se han registrado unos diferenciales del PAI de las Islas Baleares respecto al total nacional superiores a 2 c€/l en el GOA y a 1,7c€/l en la G95. En dicho periodo, el diferencial del precio de consignación entre las Islas y la península explicaría entre un 28% y un 52% del diferencial de PAIs del GOA, y entre un 26% y un 73% del diferencial de PAI de G95, dependiendo del año y del precio de consignación estimado. Por tanto desde 2013, el diferencial de PAI no estaría explicado por los mayores costes de consignación en las islas que en la península.

**Cuadro 8. Diferencial anual del PAI GOA y G95 de las Islas Baleares respecto al total nacional, diferencial anual del precio de consignación en las Islas Baleares respecto a la península y porcentaje de la diferencia de precios de consignación respecto a la diferencia de PAIs.**

	GOA			G95		
	Diferencia PAI Baleares vs total nacional (c€/l)	Dif. P.consignación Baleares vs Península (c€/l) (1)	Dif. P.consignación /Dif PAI (%)	Diferencia PAI Baleares vs total nacional (c€/l)	Dif. P.consignación Baleares vs Península (c€/l) (1)	Dif. P.consignación /Dif PAI (%)
<b>2.011</b>	0,64	1,03-1,21	140%-165%	0,54	1,03-1,21	224%-224%
<b>2.012</b>	0,97	1,03-1,24	140%-165%	0,83	1,03-1,24	123%-149%
<b>2.013</b>	2,47	1,03-1,28	42%-52%	1,76	1,03-1,28	59%-73%
<b>2.014</b>	3,70	1,03-1,28	28%-35%	2,75	1,03-1,28	37%-46%
<b>2.015</b>	3,38	1,03-1,28	30%-38%	3,91	1,03-1,28	26%-33%

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de CLH, MINETUR y CNMC

(1) Estimaciones indicadas en el párrafo (69).

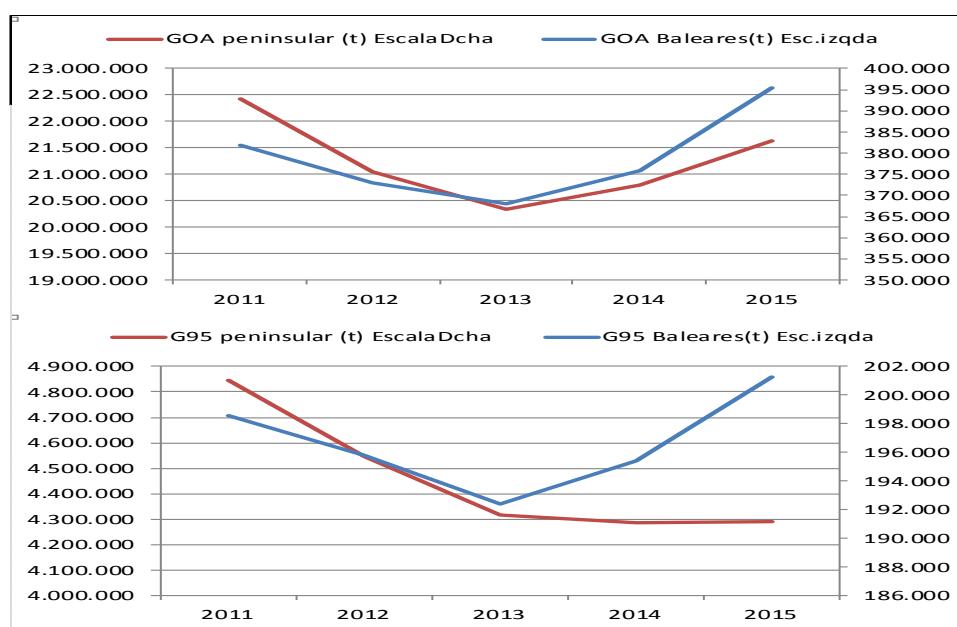
Por otra parte, la elevada estacionalidad de la demanda de carburantes de automoción en las Islas Baleares respecto a la media peninsular es un factor que contribuye a explicar, unos mayores costes operativos y una mayor carga de los costes fijos por unidad de venta de las EESS en las Islas Baleares respecto a la Península.

En este sentido, la DC procede a analizar la evolución del consumo de GOA y de G95 en términos anuales (desde 2011 a 2015) en las Islas Baleares y en la península.

Según información del MINETUR y de la CNMC, el consumo de GOA en las Islas Baleares alcanzó su mínimo en 2013 y ya en 2015 superó el nivel de ventas de 2011, lo que no ha sucedido aún en la península. Sin embargo, el diferencial del PAI GOA de las Islas respecto al total nacional ha pasado de 0,64 c€/l en 2011 a 3,38 c€/l en 2015.

La misma evolución que para el GOA se ha registrado en el consumo de G95 en las Islas Baleares, si bien en este caso el consumo peninsular continúa la senda de caída. Comparativamente, el diferencial del PAI G95 pasó de 0,54 c€/l en 2011 a 3,91 c€/l en 2015.

**Gráfico 8. Consumo anual GOA y G95 (en toneladas) en las Islas Baleares y en la península. Años 2011-2015.**



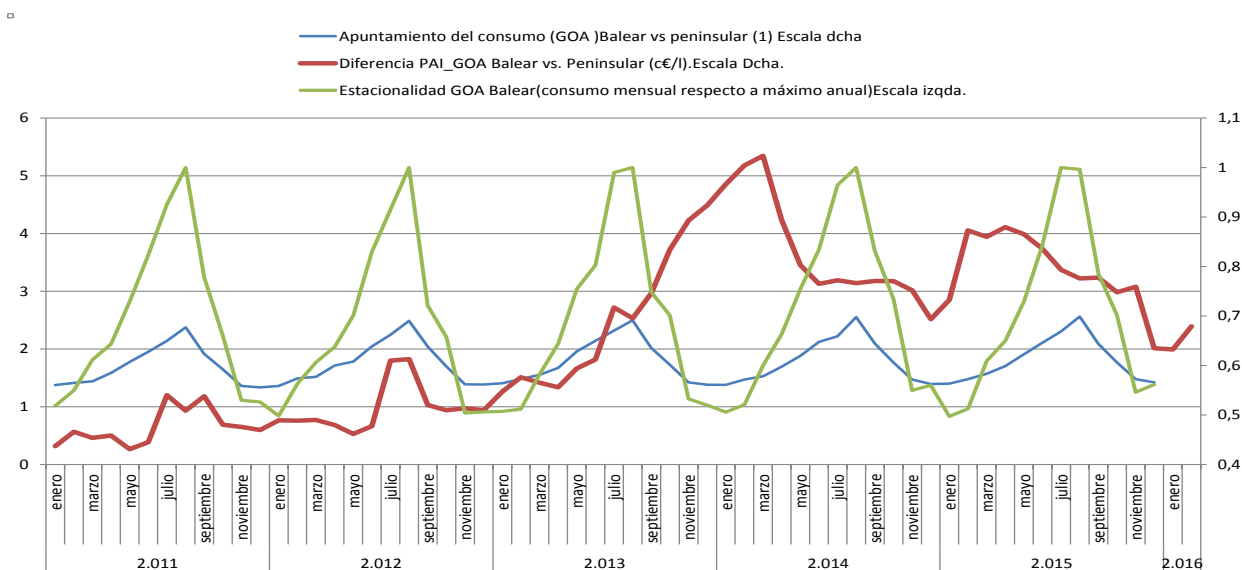
Fuente: MINETUR y CNMC: “Estadísticas del mercado de hidrocarburos líquidos” (<http://www.cnmc.es/es-es/energía/hidrocarburoslíquidos/estadísticasdelmercado.aspx?p=p3&ti=Productos petrolíferos>).

Asimismo, la DC ha analizado la evolución del consumo mensual del GOA y G95 en las Islas Baleares respecto al de la península, a través de la serie denominada “Apuntamiento del consumo Baleares vs. Peninsular”. Se concluye que tanto para la GOA (gráfico 9) como para la G95 (gráfico 10) existe un elevado apuntamiento del consumo de dichos carburantes de automoción en las Islas Baleares respecto al peninsular en los meses de verano y un reducido consumo en las Islas Baleares respecto al peninsular fuera de dichos meses. Esta pauta se replica en cada uno de los años analizados (desde enero de 2011 a noviembre de 2015).

Adicionalmente, se ha medido la estacionalidad del consumo de GOA y G95 en las Islas Baleares, a través del cociente entre el consumo mensual y el consumo mensual máximo en cada año. La DC constata la pronunciada estacionalidad del consumo de GOA y de G95 en las Islas Baleares, con una demanda muy elevada en los meses de

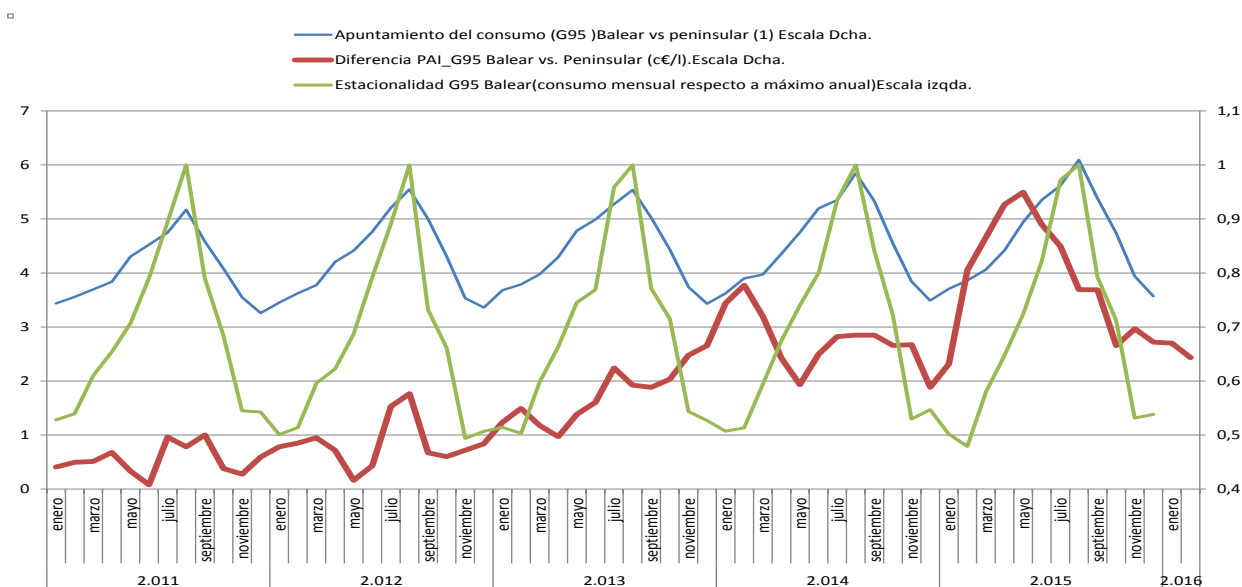
verano (máximo de consumo de GOA en julio y de G95 en agosto de cada año) y muy reducida en los meses de invierno.

**Gráfico 9. Apuntamiento del consumo de GOA en las Islas Baleares respecto a la península, estacionalidad del consumo en las Islas Baleares y diferencial del PAI Islas Baleares y de la península.**



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del MINETUR y CNMC: “Estadísticas del mercado de hidrocarburos líquidos” (<http://www.cnmc.es/es-es/energía/hidrocarburoslíquidos/estadísticasdelmercado.aspx?p=p3&ti=Productos petrolíferos>).

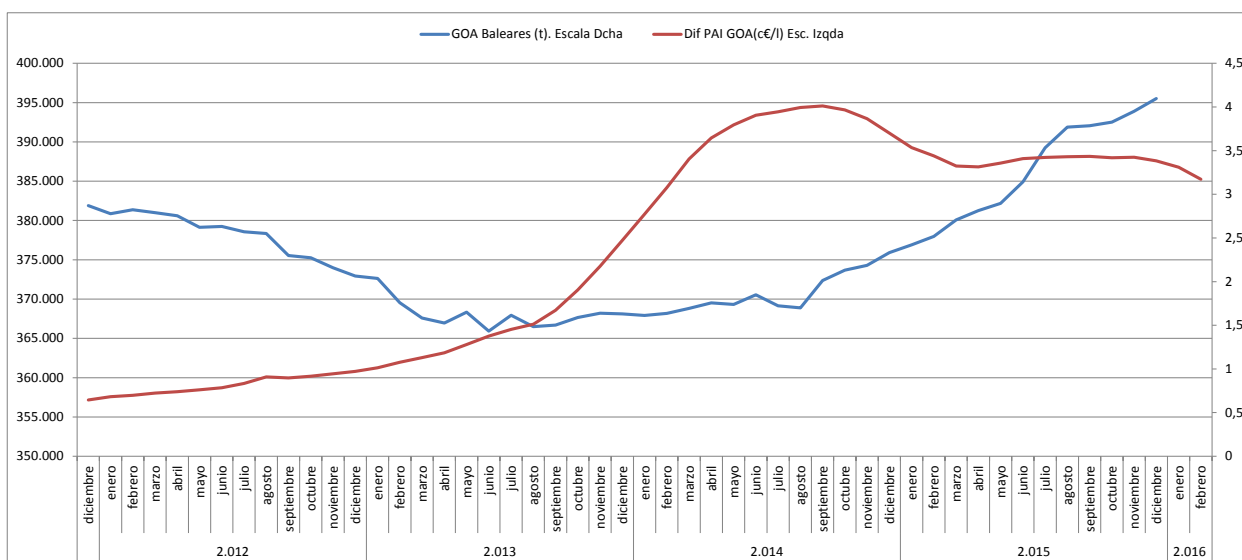
**Gráfico 10. Apuntamiento del consumo de G95 en las Islas Baleares respecto a la península, estacionalidad del consumo en las Islas Baleares y diferencial del PAI Islas Baleares y de la península.**



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del MINETUR y CNMC: “Estadísticas del mercado de hidrocarburos líquidos” ([http://www.cnmc.es/es-es/energía/hidrocarburoslíquidos/estadísticasdelmercado.aspx?p=p3&ti=Productos petrolíferos](http://www.cnmc.es/es-es/energía/hidrocarburoslíquidos/estadísticasdelmercado.aspx?p=p3&ti=Productos%20petrolíferos)).

Teniendo en cuenta el efecto estacional en la demanda y en los costes de operación de las EESS en las Islas Baleares respecto a la península, la DC ha calculado las tendencias del consumo del GOA y G95 en las Islas Baleares y del diferencial del PAI Baleares respecto al total nacional, calculando la tendencia del consumo de GOA y de G95 en las Islas Baleares como la suma móvil de 12 meses de ventas y la tendencia del diferencial de PAI GOA/G95 en las Islas Baleares respecto al total nacional se obtiene como la media móvil de 12 meses de dicha variable..

**Gráfico 11. Tendencia del consumo de GOA en las Islas Baleares (Tm) y del diferencial del PAI GOA en las Islas Baleares respecto al total nacional (c€/l).**



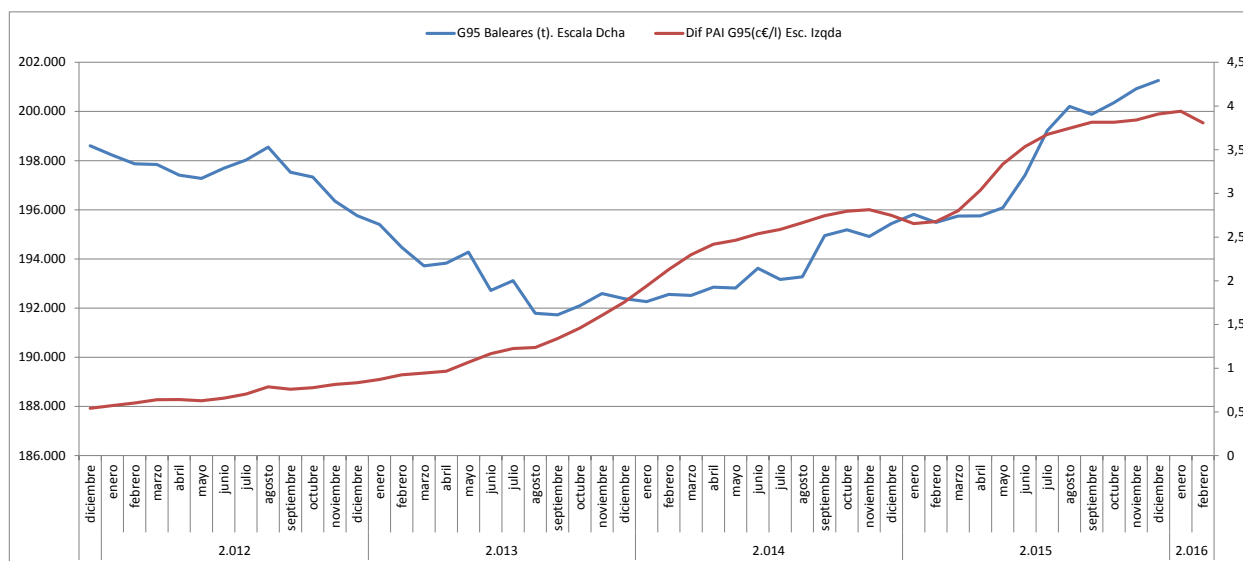
Fuente: Elaboración propia a partir de datos del MINETUR y CNMC: “Estadísticas del mercado de hidrocarburos líquidos” ([http://www.cnmc.es/es-es/energía/hidrocarburoslíquidos/estadísticasdelmercado.aspx?p=p3&ti=Productos petrolíferos](http://www.cnmc.es/es-es/energía/hidrocarburoslíquidos/estadísticasdelmercado.aspx?p=p3&ti=Productos%20petrolíferos)).

En el gráfico anterior se observa que desde el inicio del periodo hasta septiembre de 2014 hay una tendencia creciente exponencial en el diferencial de PAI del GOA en las Islas Baleares respecto al total nacional. Dicha tendencia se ha corregido parcialmente, coincidiendo con la recuperación de las ventas de GOA en las Islas Baleares, que se hace ostensible a partir del segundo semestre de 2014. La tendencia del diferencial del PAI se situaba en julio de 2013 en torno a 1,5 c€/l, y pasó a 3,1 c€/l en febrero de 2016. Tras analizar estos datos la DC concluye que, la tendencia creciente registrada por el diferencial del PAI GOA de las Islas Baleares respecto al total nacional, entre julio de 2013 y septiembre de 2014, no es coherente con la tendencia de recuperación del consumo de GOA en las Islas Baleares en dicho periodo, ni se explica por una mayor estacionalidad de las ventas en las islas.

Dicha tendencia del diferencial de PAI en las Islas Baleares respecto al total nacional desde julio de 2013 es coincidente con la progresiva entrada de EESS independientes

o de marca blanca en la península, incentivada por el Real Decreto-ley 4/2013, de 22 de febrero, de medidas de apoyo al emprendedor y de estímulo del crecimiento y de la creación de empleo. En este sentido se introdujeron medidas para eliminar barreras administrativas y simplificar trámites a la apertura de nuevas instalaciones de suministro minorista de carburantes.

**Gráfico 12. Tendencia del consumo de G95 en las Islas Baleares (Tm) y del diferencial del PAI G95 en las Islas Baleares respecto al total nacional (c€/l).**



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del MINETUR y CNMC: “Estadísticas del mercado de hidrocarburos líquidos” ([http://www.cnmc.es/es-es/energía/hidrocarburoslíquidos/estadísticasdelmercado.aspx?p=p3&ti=Productos petrolíferos](http://www.cnmc.es/es-es/energía/hidrocarburoslíquidos/estadísticasdelmercado.aspx?p=p3&ti=Productos%20petrolíferos)).

De forma análoga al GOA, para la G95 se muestra en el gráfico 12, la tendencia creciente del diferencial del PAI de la G95 en las Islas Baleares respecto al total nacional a lo largo del tiempo. La evolución creciente del diferencial de PAI G95 en las Islas Baleares respecto al total nacional, no se explica por la recuperación del consumo de dicho carburante en las islas.

De estos análisis la DC concluye que la tendencia creciente del diferencial de PAIs GOA y G95 en las Islas Baleares respecto al total nacional, registrada desde julio de 2013 no quedaría explicada por factores de demanda, tales como la evolución del consumo de dichos carburantes en las Islas Baleares, ni por la fuerte estacionalidad de las ventas respecto a las de la península.

Sin embargo, tal y como ha quedado acreditado en el epígrafe 2.1 (“Estructura de la oferta”), en el mercado de distribución minorista de carburantes de automoción a través de EESS en las Islas Baleares no comercializan los mismos operadores que en la península. Mientras que en la península se ha producido un incremento importante del número de puntos de venta, especialmente en el segmento de las EESS independientes o marcas blancas y en el de las grandes superficies, alcanzando una cuota de mercado en torno al [30%-40%] en términos de puntos de venta y del [20%-

30%] % en términos de volumen de ventas de GOA y G95, este modelo de negocio no se ha desarrollado hasta ahora en las Islas Baleares.

Por tanto, la diferencia positiva entre los PAIs del GOA y de la G95 entre las Islas Baleares respecto a los del total nacional es reflejo, tanto de unos costes específicos de la insularidad, como sobre todo de una dinámica de mercado de distribución de carburante de automoción a través de EESS menos competitiva que la de la península, condicionado por la elevada concentración de mercado en las Islas Baleares que resulta en una menor presión competitiva. Ello debido a que en las zonas donde se concentran las EESS independientes se registran los precios más bajos, tal como ha sido puesto de manifiesto en diversos informes de la CNC y CNE, y como se observa en las series analizadas de PAIs por operadores en las Islas Baleares<sup>31</sup>.

Por otro lado, los operadores denunciados han señalado a la DC que la diferente estructura de la oferta es un elemento explicativo del diferencial entre el PAI de las Islas Baleares y de la península. CEPSA indica que en las Islas Baleares el modelo de negocio de las EESS se corresponde en su gran mayoría con un modelo tradicional, atendido, intensivo en recursos humanos, que ofrece servicio integral al cliente, incluyendo servicios de asistencia al automóvil (lavados, taller) o al consumidor (tienda, áreas de descanso, cuartos de baño, etc.). REPSOL también indica que en los análisis del sector se deberían segmentar los servicios ofrecidos al consumidor por los diferentes operadores, en tanto forman parte de sus diferencias en cuanto al posicionamiento estratégico y afectan a su estructura de costes.

Los operadores denunciados señalan que los precios más bajos de las estaciones de servicio independientes y en grandes superficies se deben al diferente modelo de negocio respecto a las EESS tradicionales. En las EESS independientes el despacho de combustible se efectúa mayoritariamente con un alto nivel de automatización, mientras que la venta de combustible en los hipermercados es un instrumento comercial que busca un efecto llamada para atraer más clientes a sus tiendas.

A ello hay que añadir que, si bien es posterior a la denuncia recibida, el Decreto 31/2015, de 8 de mayo (Boletín Oficial de las Islas Baleares), por el que se regulan los derechos de las personas consumidoras y usuarias ante la actividad de venta al público al por menor de gasolinas y gasóleos de automoción en el territorio del archipiélago balear, establece, en su artículo 7, que todas las EESS contarán en la instalación y mientras se mantengan abiertas y en servicio, al menos con una persona responsable de los servicios que se presten en la misma.

CEPSA ha calculado el efecto de comparar los PAIs tanto del GOA como de la G95, exclusivamente para las estaciones de REPSOL, CEPSA y BP, en las Islas Baleares y en la península. Dicho cálculo supondría una reducción del diferencial promedio, para el periodo comprendido entre julio de 2013 y junio de 2015 en [CONFIDENCIAL] céntimos de €/litro para el GOA y de [CONFIDENCIAL] céntimos de €/litro para la G95.

---

<sup>31</sup> Medias aritméticas de datos diarios de PAI del gasóleo A por operadores en las Islas Baleares. Cada promedio diario de cada operador incluye el número de EESS que conforman dicho promedio.



Ello lleva a constatar, una vez más, que hay costes ligados a factores específicos a la estructura de mercado (elevada concentración de los tres operadores integrados verticalmente y reducida presencia de EESS independientes, lo que incide en una menor presión competitiva) y al modelo de negocio de las EESS en las Islas Baleares, explicativas, al menos parcialmente, de las diferencias del PAI respecto al total nacional<sup>32</sup>. En este punto es destacable el ámbito marcadamente local del mercado de referencia, en el que se circunscribe el suministro de combustible en las Islas Baleares, o incluso en cada isla balear debido, fundamentalmente, a la falta de sustituibilidad de la demanda con otras islas y zonas peninsulares.

En cuarto lugar, respecto a la denuncia de una supuesta coordinación de precios en las Islas Baleares entre los tres operadores denunciados, la DC ha efectuado análisis de los PAIs de las EESS en las Islas Baleares y de los diferenciales del PAI de cada estación de servicio respecto al total nacional, entre los operadores dentro de cada isla, desde el 1 de enero de 2013 hasta el 30 de mayo de 2015<sup>33</sup>. Por simplicidad, la DC ha limitado dichos análisis al GOA, debido a que las conclusiones obtenidas para dicho carburante en las Islas Baleares son extrapolables, también, a la G95.

Estos análisis están afectados por el cambio estructural que supone la implantación de las medidas de la Ley 11/2013 por parte de los operadores<sup>34</sup>. En particular, en los datos de PAIs de las EESS DODO y CODO, que han debido modificar desde su régimen de comisión a venta en firme. No obstante, cabe señalar que el [CONFIDENCIAL] % de las EESS en las Islas Baleares mantiene vínculo DODO o CODO.

*Diferenciales de los PAIs en las EESS de las Islas Baleares respecto al PAI medio del total nacional*

Desde enero a 2013 hasta julio de 2013, se observa una evolución similar en los diferenciales del PAI de cada isla Balear<sup>35</sup> respecto al PAI del total nacional. En dicho periodo los diferenciales del PAI estaban alineados entre islas, situándose en valores inferiores a 2 c€/l. Desde julio de 2013 hasta marzo de 2015, el diferencial del PAI entre islas difiere significativamente. Nuevamente, a partir de abril de 2015 los diferenciales del PAI en cada isla con respecto al PAI del total nacional vuelven a converger, pero esta vez hacia valores en torno a 4 c€/l (gráfico 13).

En Menorca y Mallorca los diferenciales del PAI respecto al total nacional han sido crecientes, desde julio de 2013 hasta marzo de 2014 en Mallorca, y desde julio de 2013 hasta abril de 2014 en Menorca. En Ibiza el diferencial del PAI con respecto al total nacional aumentó significativamente desde enero de 2015 hasta abril de 2015. Se ha visto a nivel provincial que la tendencia creciente en el diferencial de PAIs no sería

---

<sup>32</sup> Los datos de precios no incluyen descuentos.

<sup>33</sup> No ha sido posible comparar en términos relativos con otros entornos locales competitivos el nivel de la dispersión de precios en tanto en los informes micro de la CNE/CNMC no se cuantifican las máximas desviaciones estándar de los PAIs de las EESS entre operadores.

<sup>34</sup> Se ha intentado mitigar este efecto incluyendo los datos del gestor de la EESS desde 2014.

<sup>35</sup> Se elimina del análisis a Formentera por contar únicamente con dos EESS.

explicable plenamente por una mayor estacionalidad del consumo en las islas que en la península, ni por la evolución cíclica de las ventas en las islas Baleares.

**Gráfico 13 Evolución del PAI GOA en cada isla balear respecto al PAI nacional (c€/l). Entre paréntesis número de elementos muestrales. 1 de enero de 2013 a 30 de mayo de 2015.**

[CONFIDENCIAL]

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del MINETUR y CNMC.

Desde el inicio del periodo analizado, y de forma significativa desde julio de 2013 hasta abril de 2015, los diferenciales de PAI respecto al total nacional en las EESS de Menorca (con [CONFIDENCIAL] EESS) son muy superiores a los de Mallorca (con PAIs de [CONFIDENCIAL] EESS) e Ibiza (con [CONFIDENCIAL] EESS).

La DC también ha analizado los diferenciales del PAI respecto al total nacional de cada estación de servicio de las Islas Baleares, por operador y según el tipo de vínculo contractual entre el operador y el gestor de cada estación de servicio, concluyéndose lo siguiente.

Por operadores, en Mallorca se observa una similitud entre los diferenciales del PAI respecto al total peninsular de los [CONFIDENCIAL], desde enero de 2013 hasta marzo de 2014. [CONFIDENCIAL] ha registrado el menor diferencial del PAI durante todo el periodo, seguido por [CONFIDENCIAL]. Como señala la DC en su informe, el análisis comparativo de los PAIs del GOA de las EESS de los tres operadores denunciados y los de las escasas EESS independientes y de GALP, resultan de alcance limitado en tanto se comparan datos individuales de EESS independientes, en ocasiones con series temporales no completas, con los valores promedio de PAIs de agrupaciones de EESS pertenecientes a las redes de los operadores.

**Gráfico 14 Evolución del PAI GOA en Mallorca respecto al PAI nacional (%), por operador. Entre paréntesis número de elementos muestrales. 1 de enero de 2013 a 30 de mayo de 2015.**

[CONFIDENCIAL]

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del MINETUR y CNMC.

Por vínculos contractuales y operador en Mallorca:

- [CONFIDENCIAL]
- [CONFIDENCIAL]
- [CONFIDENCIAL]
- [CONFIDENCIAL]

**Gráfico 15 Evolución del PAI GOA en Mallorca respecto al PAI nacional (c€/l), por vínculos contractuales. Entre paréntesis número de elementos muestrales. 1 de enero de 2013 a 30 de mayo de 2015.**

**Vínculo COCO**

[CONFIDENCIAL]

**Vínculo CODO CO**

[CONFIDENCIAL]

**Vínculo DODO CO**

[CONFIDENCIAL]

**Vínculo DODO VF**

[CONFIDENCIAL]

Fuente: Elaboración propia partir de datos del MINETUR y CNMC.

En Menorca, el diferencial del PAI respecto al total nacional entre operadores, registró una pauta similar desde enero de 2013 hasta julio de 2013, y un desalineamiento a partir de entonces, lo que es coherente con el efecto de la implantación de las medidas de la Ley 11/2013. Es destacable la caída del diferencial de los tres operadores denunciados coincidiendo con [CONFIDENCIAL].

**Gráfico 16 Evolución del PAI GOA en Menorca respecto al PAI nacional (%) por operador. Entre paréntesis número de elementos muestrales. 1 de enero de 2013 a 30 de mayo de 2015.**

[CONFIDENCIAL]

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del MINETUR y CNMC.

Entre las EESS de Menorca, el diferencial medio desde el 1 de julio de 2013 al 31 de marzo de 2014 fue [CONFIDENCIAL] c€/l (la desviación estándar [CONFIDENCIAL] c€/l). Este diferencial aumentó entre el 1 de abril de 2014 y el 30 de marzo de 2015, alcanzando un valor medio de [CONFIDENCIAL] c€/l (disminuyendo la desviación estándar a [CONFIDENCIAL] c€/l). Desde la entrada de GALP y de las dos estaciones independientes el diferencial se ha reducido a [CONFIDENCIAL] c€/l (aumentando la desviación estándar a [CONFIDENCIAL] c€/l).

**Gráfico 17 Evolución del PAI GOA en Menorca respecto al PAI nacional (c€/l). Entre paréntesis número de elementos muestrales. 1 de enero de 2013 a 30 de mayo de 2015.**

[CONFIDENCIAL]

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del MINETUR y CNMC. [CONFIDENCIAL].

En Ibiza el diferencial del PAI respecto al total nacional mantuvo [CONFIDENCIAL], salvo [CONFIDENCIAL].

**Gráfico 18 Evolución del PAI GOA en Ibiza respecto al PAI nacional (%) por operador. Entre paréntesis número de elementos muestrales. 1 de enero de 2013 a 30 de mayo de 2015.**

[CONFIDENCIAL]

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del MINETUR y CNMC.

**Gráfico 19 Evolución del PAI GOA en Ibiza respecto al PAI nacional (c€/l. Entre paréntesis número de elementos muestrales. 1 de enero de 2013 a 30 de mayo de 2015.**

[CONFIDENCIAL]

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del MINETUR y CNMC.

En precedentes donde las autoridades de competencia nacionales han analizado el alineamiento precios en el mercado de distribución minorista de carburantes a través de EESS como el Expediente 652/07 REPSOL/CEPSA/BP (si bien en dicho expediente se analizaron las desviaciones típicas de los PVP -no los PAI- en las EESS a nivel provincial), se ha utilizado como indicador la desviación típica de precios<sup>36</sup>. En este sentido, la DC ha obtenido las desviaciones típicas máximas y mínimas de la muestra de PAIs del GOA por EESS en cada una de las Islas Baleares, desde el 1 de enero de 2013 hasta el 30 de mayo de 2015. Por simplicidad se ha efectuado el análisis de las desviaciones de PAIs del GOA, debido a que las conclusiones obtenidas para dicho carburante en las Islas Baleares son extrapolables, también, a la G95.

Por una parte, la DC ha calculado las desviaciones típicas de los diferenciales del PAI de cada estación de servicio respecto al del total nacional (en céntimos de €/litro) en cada isla balear (excepto en Formentera). Los valores más elevados se registraron en Mallorca (también acumula un mayor número de elementos muestrales que el resto de islas), salvo en el último periodo (marzo, abril y mayo de 2015), donde la desviación típica de Menorca fue superior, coincidiendo con [CONFIDENCIAL]. La dispersión del diferencial del PAI en Ibiza fue reducida en casi todo el periodo analizado.

**Gráfico 20 Evolución de las desviaciones típicas del PAI GOA en cada Isla balear respecto al PAI nacional (c€/l). Entre paréntesis número de elementos muestrales en cada desviación típica. 1 de enero de 2013 a 30 de mayo de 2015.**

[CONFIDENCIAL]

Fuente: Elaboración propia a partir del MINETUR y CNMC

---

<sup>36</sup> La desviación típica de la muestra mide la distancia media del precio de cada estación de servicio de cada isla/operador/vínculo contractual con respecto al precio medio de referencia. Es decir, da una medida del grado de dispersión de los datos respecto al valor promedio.

*Análisis de los PAIs de las EESS de las Islas Baleares*

Por otra parte la DC ha calculado los valores máximos y mínimos de desviaciones típicas de los PAIs de GOA por EESS en cada isla, por operadores y tipo de vínculo contractual. Valores bajos indican que los precios fijados en las EESS en cada isla/operador/vínculo contractual difieren muy poco, o lo que es lo mismo, que las EESS de dicha isla/operador/vínculo contractual están fijando precios en sus EESS iguales o prácticamente iguales. Se ha excluido del análisis a Formentera teniendo en cuenta la poca representatividad de sus resultados respecto al total de islas, con sólo dos elementos muestrales (una estación de servicio de CEPSA y otra de REPSOL).

**Cuadro 9. Desviación típica máxima y mínima de los PAIs y PAI medio en Mallorca. Entre paréntesis: número de elementos muestrales. Periodo: 1 de enero de 2013-30 de mayo de 2015. Unidad: céntimos de €/litro. Gasóleo A.**

[CONFIDENCIAL]

**Cuadro 10. Desviación típica máxima y mínima de los PAIs y PAI medio en Menorca. Entre paréntesis: número de elementos muestrales. Periodo: 1 de enero de 2013-30 de mayo de 2015. Datos diarios. Unidad: céntimos de €/litro. Gasóleo A.**

[CONFIDENCIAL]

**Cuadro 11. Desviación típica máxima y mínima de los PAIs y PAI medio en Ibiza. Entre paréntesis: número de elementos muestrales. Periodo: 1 de enero de 2013-30 de mayo de 2015. Datos diarios. Unidad: céntimos de €/litro. Gasóleo A.**

[CONFIDENCIAL]

Según la información anterior, los PAIs diarios del GOA entre las EESS de los tres operadores denunciados en cada una de las Islas Baleares muestran una reducida dispersión en el periodo analizado (desde el 1 de enero de 2013 hasta el 30 de mayo de 2015). La desviación típica máxima entre las EESS analizadas en Mallorca ([CONFIDENCIAL] EESS) ascendió a [CONFIDENCIAL] céntimos de €/litro, [CONFIDENCIAL] céntimos de €/litro en Menorca ([CONFIDENCIAL] EESS) y [CONFIDENCIAL] céntimos de €/litro en Ibiza ([CONFIDENCIAL] EESS). En las EESS de Ibiza, isla en donde la dispersión de precios fue inferior a la del resto de islas, también se registró el menor PAI medio durante el periodo analizado.

En el periodo comprendido entre el 1 de enero de 2013 y el 30 de mayo de 2015, la desviación típica máxima del PAI del gasóleo A entre las EESS de Mallorca ascendió a [CONFIDENCIAL]. Entre operadores por vínculos contractuales, la mayor dispersión de precios y el menor precio medio se registró entre las [CONFIDENCIAL]. Como se puede observar en los dos siguientes gráficos, las tres EESS que registraron los precios más bajos fueron la estación de servicio [CONFIDENCIAL]. Las EESS [CONFIDENCIAL], fueron las que registraron precios mayores. Hay una reducida dispersión de precios entre las EESS de cada operador, destacando [CONFIDENCIAL]

para las que las series de PAIs son prácticamente las mismas durante el periodo analizado (la máxima dispersión entre ellas es de [CONFIDENCIAL] c€/l).

**Gráfico 21. Evolución de Precios antes de impuestos de gasóleo A en Mallorca. Desagregado por operador y vínculo contractual (€/l). Entre paréntesis el nº de elementos muestrales. 1/1/2013-30/5/2015**

[CONFIDENCIAL]

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del MINETUR y CNMC.

**Gráfico 22. Evolución de Precios antes de impuestos de gasóleo A en Mallorca de las tres EESS con precios inferiores (€/l). Entre paréntesis el nº de elementos muestrales. 1/1/2013-28/5/2015**

[CONFIDENCIAL]

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del MINETUR y CNMC.

En el periodo comprendido entre el 1 de enero de 2013 y el 30 de mayo de 2015, la desviación típica máxima del PAI de gasóleo A en Menorca ascendió a [CONFIDENCIAL]. En la isla de Menorca se registró el precio medio más elevado de las tres islas Baleares analizadas desde el 1 de enero de 2013 al 30 de mayo de 2015. Entre operadores y por vínculos contractuales, la mayor dispersión de precios así como el menor precio medio se registró entre [CONFIDENCIAL]. También registraron los precios más reducidos las [CONFIDENCIAL]. Nuevamente las EESS que registraron los precios más elevados fueron [CONFIDENCIAL]. Hay una reducida dispersión de precios entre las EESS de cada operador, especialmente entre las [CONFIDENCIAL].

**Gráfico. 23. Evolución de Precios antes de impuestos de gasóleo A en Menorca. Desagregado por operador y vínculo contractual (€/l). 1/1/2013-30/5/2015**

[CONFIDENCIAL]

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del MINETUR y CNMC:

En el periodo comprendido entre el 1 de enero de 2013 y el 30 de mayo de 2015, la desviación típica máxima del PAI de gasóleo A en Ibiza ascendió a [CONFIDENCIAL]. En Ibiza se registró el menor precio medio de las tres islas en el periodo analizado y también la menor dispersión de precios. Los precios menores fueron alcanzados por [CONFIDENCIAL]. Por el contrario, los máximos valores de precios fueron registrados por las [CONFIDENCIAL], que además registraron la menor dispersión de precios dentro de la isla [CONFIDENCIAL], así como por [CONFIDENCIAL].

**Gráfico 24. Evolución de Precios antes de impuestos de gasóleo A en Ibiza. Desagregado por operador y vínculo contractual (€/l). 1/1/2013-30/5/2015**

**[CONFIDENCIAL]**

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del MINETUR y CNMC.

Los PAIs de GOA de las EESS de [CONFIDENCIAL], de [CONFIDENCIAL] y [CONFIDENCIAL] en las Islas Baleares, son inferiores en media a los de las EESS de [CONFIDENCIAL]. No obstante, se están comparando PAIs de un elemento muestral de cada distribuidora independiente y de [CONFIDENCIAL], con promedios de PAIs de GOA de un grupo más numeroso de EESS de los operadores.

Se concluye, por tanto, que no hay variaciones significativas entre los PAIs diarios del GOA de las EESS de los operadores denunciados en las Islas Baleares en el periodo analizado en general. Sin embargo, sí que se observa que las [CONFIDENCIAL] en Mallorca, las EESS de [CONFIDENCIAL] y las EESS [CONFIDENCIAL], para las que faltan elementos muestrales según la información disponible, muestran PAIs significativamente inferiores a los del resto de EESS en las Islas Baleares.

Como otro indicador de la dispersión de PAIs entre las EESS dentro de cada isla, en el siguiente cuadro se han calculado las diferencias de PAIs máximos respecto a PAIs mínimos y de PAIs máximos respecto a PAIs promedios por EESS en cada isla balear en el periodo analizado, y por operador denunciado. Se observa que no hay diferencias significativas de precios entre EESS de Menorca, Ibiza y Formentera. La máxima diferencia de precios en las EESS se registró entre las EESS de Mallorca ([CONFIDENCIAL] de €/litro y un [CONFIDENCIAL] % de variación respecto al PAI máximo), donde hay un mayor número de EESS por isla. Por otra parte, nuevamente se concluye que la diferencia de precios es inferior entre las EESS pertenecientes a la red de cada operador.

**Cuadro 12. Diferencias entre PAI máximo y mínimo y PAI máximo y promedio de las EESS en cada isla Balear, desglose por operadores denunciados. Entre paréntesis: número de elementos muestrales. Periodo: desde el 1 de enero de 2013-30 de mayo de 2015. Datos diarios. Unidad: céntimos de €/litro y % respecto al PAI máximo. Gasóleo A.**

**[CONFIDENCIAL]**

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del MINETUR y CNMC.

En conclusión, la DC señala como indicador de la reducida presión competitiva de las EESS en las Islas Baleares la constatación de que las diferencias entre los PAIs del GOA en las EESS de los tres operadores en las Islas Baleares son muy reducidos. La Dirección extrae idéntica conclusión al analizar los PAIs del GOA entre EESS con distintos tipos de vínculos contractuales en cada isla, constatando que las EESS de [CONFIDENCIAL], las escasas EESS independientes y algunas EESS de [CONFIDENCIAL] son las que muestran valores de PAIs inferiores.



### **TERCERO.- Valoración de la Sala de Competencia**

Como se ha señalado anteriormente corresponde a esta Sala determinar si procede, conforme al Informe y Propuesta de la DC, el archivo de las actuaciones realizadas en relación con la posible existencia de infracciones de los artículos 1 de la LDC y 101 del TFUE. Según los denunciados, REPSOL, CEPSA y BP habrían realizado conductas prohibidas por los artículos 1 de la LDC y 101 del TFUE, consistentes en la fijación directa e indirecta de los precios de venta al público (PVP) de las estaciones de servicio (EESS).

Tras la exposición del análisis efectuado por la DC respecto de las condiciones de competencia del mercado de combustibles de automoción en las Islas baleares que se ha realizado, y coincidiendo con el órgano instructor, esta Sala no ha apreciado la existencia de indicios de una actuación de REPSOL, CEPSA y BP que constituya una infracción de los artículos 1 de la LDC y 101 del TFUE. Y todo ello, como indica acertadamente la DC, sin perjuicio de las actuaciones y medidas que la CNMC debe adoptar, en el marco de las vigilancias del cumplimiento de la Resolución de la CNC de 30 de julio de 2009 en el Expediente 652/07 REPSOL/CEPSA/BP, en cuanto a la coordinación vertical de precios por cada uno de los tres operadores denunciados, que ya fue sancionada en dicho expediente, y en cuyo análisis por ello no se ha entrado en el presente expediente<sup>37</sup>.

Como señala la DC tras su análisis, esta Sala constata que la dispersión de precios registrada entre los operadores dentro de cada isla Balear, tiene lugar en un mercado que, caracterizado por la insularidad, lo que impide el solapamiento de los mercados locales de las islas con una reducida superficie, y por la transparencia, muestra una elevada concentración, muy superior a la peninsular.

Así, desde el punto de vista de la estructura, los tres operadores integrados verticalmente y con capacidad de refino tienen una presencia en el mercado casi en exclusividad puesto que concentran el 95% del mismo con una muy reducida presencia de operadores independientes.

Igualmente, dentro de cada isla Balear, se aplica la restricción sobre ampliación de la red de EESS para determinados operadores según la disposición transitoria quinta de la Ley 11/2013, de 26 de julio, de medidas de apoyo al emprendedor y de estímulo del crecimiento y de la creación de empleo, modificada por la disposición adicional cuarta de la Ley 8/2015. De este modo los operadores al por mayor de productos petrolíferos

---

<sup>37</sup> Las empresas de este expediente están también sujetas a las vigilancias de las Resoluciones de la CNMC de 20 de febrero de 2015 y de 2 de julio de 2015 en los expedientes S/0474/13 PRECIOS COMBUSTIBLES AUTOMOCIÓN y S/0484/13 REDES ABANDERADAS.

con una cuota de mercado superior al 30% no pueden incrementar el número de instalaciones en régimen de propiedad o en virtud de cualquier otro título que les confiera la gestión directa o indirecta de la instalación, ni suscribir nuevos contratos de distribución en exclusiva con distribuidores al por menor que se dediquen a la explotación de la instalación para el suministro de combustibles y carburantes a vehículos, con independencia de quién ostente la titularidad o derecho real sobre la misma.

Así, según la Resolución de 26 de septiembre de 2014, de la Dirección General de Política Energética y Minas por la que se determina el listado anual de operadores al por mayor de productos petrolíferos con una cuota superior al porcentaje establecido en la disposición transitoria quinta de la Ley 11/2013, en Formentera dicha restricción se aplica a REPSOL y a CEPSA; en Ibiza a REPSOL y a CEPSA; en Mallorca a REPSOL y en Menorca a CEPSA. La posterior Resolución de 17 de noviembre de 2015, de la misma Dirección General, mantiene la aplicación de dicha restricción en los mismos términos que en 2014, sin experimentar ninguna variación: en Formentera la restricción sigue aplicándose a REPSOL y a CEPSA; en Ibiza a REPSOL y a CEPSA; en Mallorca a REPSOL y en Menorca a CEPSA.

Por otra parte, del análisis expuesto por la DC en su propuesta de archivo también puede afirmarse que el mayor nivel de precios observado en las Islas Baleares respecto a la península se explica, al menos en parte, por unos mayores costes insulares y por la elevada estacionalidad del consumo de carburantes en las Islas Baleares, lo que eleva los costes operativos y de inversión por unidad de venta. Estos mayores costes insulares y la elevada estacionalidad de las ventas dificultan la entrada de nuevos operadores, que se enfrentan a elevados costes operativos y de inversión por unidad de venta, respecto a los de la península.

Todas las características señaladas, algunas estructurales y geográficas, constituyen importantes barreras de entrada que tienden a perpetuar una estructura de mercado muy concentrada en las Islas Baleares, con una presencia casi en exclusiva de los tres operadores integrados verticalmente y una escasa presión competitiva ejercida por EESS independientes.

Como ejemplo de esta reducida presión competitiva, se ha constatado una tendencia creciente del diferencial del PAI en las Islas Baleares respecto al total nacional desde julio de 2013. Dicha pauta, que responde al comportamiento de un elevado número de EESS en las islas, no se explica ni por la evolución de la demanda insular, ni por la fuerte estacionalidad de las ventas, ni por un aumento de los precios de consignación (que no se ha producido). Esta tendencia ha sido seguida, con las excepciones señaladas, por las EESS de los tres operadores e independientemente de su vínculo

contractual. En este punto cabe indicar que las modificaciones introducidas por la Ley 11/2013 sobre las EESS CODO y DODO, que suponen en las Islas Baleares un [70%-80%], pueden distorsionar parcialmente dicho análisis.

Por ello, esta Sala debe señalar igualmente que la regulación autonómica –y, en concreto, el Decreto 31/2015, de 8 de mayo- estaría desincentivando la entrada de nuevos operadores, así como el acceso a un modelo de negocio de marcas blancas e hipermercados en donde no se precise personal que atienda en las EESS.

La tendencia creciente del diferencial de PAI en las Islas Baleares respecto al total nacional, es además coherente con la progresiva entrada de EESS independientes o de marca blanca en la península, incentivada por el Real Decreto-ley 4/2013, que introdujo medidas para eliminar barreras administrativas y simplificar trámites a la apertura de nuevas instalaciones de suministro minorista de carburantes. En las Islas Baleares la participación, tanto de otros operadores distintos a los denunciados, como de operadores no integrados verticalmente independientes (marcas blancas y en grandes superficies o hipermercados, u otros formatos de distribución) es prácticamente inexistente. En un contexto como el descrito, estos operadores independientes son los que podrían haber introducido una mayor presión competitiva y, en su caso, podrían haber trasladado una dinámica de precios menores en las áreas en las que se han establecido, respecto a las EESS que pertenecen a la red de los operadores incumbentes. De hecho los menores PAIs registrados en las Islas Baleares han sido precisamente los de [CONFIDENCIAL].

Así pues, teniendo en cuenta todo lo anterior, esta Sala, lo mismo que la DC, considera que la elevada concentración del mercado de referencia en las Islas Baleares, y la elevada transparencia de precios de las EESS en la reducida superficie de cada isla, así como la escasa existencia de operadores independientes, explicarían la falta de presión competitiva y el hecho de que, en gran medida, se produzcan similitudes de los precios entre los tres operadores de forma natural.

No obstante, como señala la DC en su informe, destaca la elevada cuota de mercado de EESS que no son titularidad ni gestionadas por el propio operador (DODO). En las Islas Baleares se registra un elevado porcentaje de puntos de venta ([50%-60%] del total) y de ventas de GOA y G95 ([60%-70%]) asociadas de las EESS de vínculo “débil” o DODO). Por tanto, en su gran mayoría los gestores de las EESS de las Islas Baleares, dominando el vínculo DODO, estarían determinando de forma independiente el PVP. Cabría esperar, por tanto, una mayor desalineación de precios de las EESS de estos gestores independientes en el mercado, una vez que se vayan registrando los efectos de las medidas de la Ley 11/2013. No obstante, hasta ahora sólo se han observado dichos efectos muy marginalmente. Ello está asociado a que, por ahora,

únicamente el [CONFIDENCIAL] % de la capacidad de almacenamiento en las Islas ha sido consignada por operadores mayoristas distintos a los operadores incumbentes integrados verticalmente.

A la vista de todo lo anterior, y en ausencia de otros elementos acreditativos adicionales, esta Sala en coincidencia con la DC, no encuentra indicios de la existencia de acuerdos restrictivos prohibidos en el artículo 1 de la LDC de los tres operadores denunciados por la fijación de los PAIs de los carburantes de automoción distribuidos a través de las redes de sus EESS en las Islas Baleares. Todo ello sin perjuicio de la necesaria continuación de la vigilancia del cumplimiento de las resoluciones de los sancionadoras previas anteriormente indicadas, o de la aparición de nuevos indicios racionales de existencia de conductas prohibidas en la LDC en el mercado de la distribución de combustibles de automoción en las Islas Baleares de los que esta Comisión pueda tener conocimiento en el futuro,

Así pues, esta Sala de Competencia estima adecuada la propuesta de la DC y considera que deben archivarse las actuaciones seguidas en relación con las conductas investigadas.

Por todo lo anterior, vistos los preceptos citados y los demás de general aplicación, el Consejo en Sala de Competencia,

### **HA RESUELTO**

**ÚNICO.-** No incoar procedimiento sancionador y archivar las actuaciones seguidas por la Dirección de Competencia de la CNMC en el expediente S/DC/0549/15, COMBUSTIBLES AUTOMOCIÓN BALEARES, como consecuencia de las denuncias presentadas por Grup Parlamentari Més (Islas Baleares) y Ayuntamiento de Andratx, por considerar que en este expediente no hay indicios de infracción de los artículos 1 de la LDC y 101 del TFUE.

Comuníquese esta Resolución a la Dirección de Competencia de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia y notifíquese a los interesados, haciéndoles saber que contra ella no cabe recurso alguno en vía administrativa, pudiendo interponer recurso contencioso-administrativo ante la Audiencia Nacional, en el plazo de dos meses a contar desde su notificación.