



Comisión  
Nacional  
de Energía

**SUPERVISION DEL MERCADO  
ESPAÑOL DE ESTACIONES DE  
SERVICIO:  
AUTOPISTA BARCELONA-LA JUNQUERA  
(C-33/AP-7)**

28 de febrero de 2008

## INDICE

<b>1</b>	<b>OBJETO.....</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>CARACTERÍSTICAS DEL ENTORNO .....</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>ANÁLISIS DE PRECIOS DIARIOS POR INSTALACIÓN.....</b>	<b>10</b>
3.1	<i>Gasolina 95 I.O. ....</i>	10
3.2	<i>Gasóleo A .....</i>	11
3.3	<i>Diferencial de precios entre instalaciones. Frecuencia y concentración de precios .....</i>	12
3.4	<i>Conclusiones.....</i>	13
<b>4</b>	<b>ANÁLISIS DE COMPETENCIA INTERMARCA .....</b>	<b>14</b>
4.1	<i>Gasolina 95 I.O. ....</i>	15
4.2	<i>Gasóleo A .....</i>	15
4.3	<i>Identificación del operador que antes recoge las variaciones en la cotización internacional.....</i>	16
4.4	<i>Conclusiones.....</i>	17
<b>5</b>	<b>ANÁLISIS DE PRECIOS POR MARGEN Y UBICACIÓN .....</b>	<b>18</b>
5.1	<i>Gasolina 95 I.O. ....</i>	18
5.2	<i>Gasóleo A .....</i>	20
5.3	<i>Conclusiones.....</i>	22
<b>6</b>	<b>ANÁLISIS COMPARATIVO DEL ENTORNO CON LAS MEDIAS NACIONALES ...</b>	<b>23</b>
6.1	<i>Gasolina 95 I.O. ....</i>	23
6.2	<i>Gasóleo A .....</i>	24
6.3	<i>Conclusiones.....</i>	25
<b>7</b>	<b>ANALISIS SEGÚN GRADO DE CONCENTRACION .....</b>	<b>25</b>
7.1	<i>Gasolina 95 I.O. ....</i>	26
7.2	<i>Gasóleo A .....</i>	26
<b>8</b>	<b>CONCLUSIONES .....</b>	<b>27</b>

## ANEXO I: TABLA DE INSTALACIONES

## 1 OBJETO

El presente informe se encuadra dentro de la actividad de supervisión del mercado de productos petrolíferos y, más concretamente, dentro de la supervisión de entornos micro de instalaciones de suministro de carburantes a vehículos<sup>1</sup>. Se trata del cuarto de una serie de informes que están revisando el comportamiento del precio aplicado en estaciones de servicio dentro de áreas geográficas reducidas, hasta alcanzar aproximadamente un 5% de la totalidad de instalaciones de suministro cada año.

Este cuarto informe analiza, para el semestre comprendido entre el 1 de abril y el 30 de septiembre de 2007, el precio de los carburantes<sup>2</sup> en las instalaciones de suministro a vehículos situadas en la autopista de peaje Barcelona-La Junquera, de la que es concesionaria ABERTIS, que comprende la autopista autonómica C-33 (Barcelona-Montmeló) y el tramo de la autopista estatal AP-7 que discurre entre Montmeló y La Junquera, con el objeto de extraer conclusiones sobre las instalaciones que aplican el mayor número de días el precio más alto y más bajo, sobre el diferencial de precios entre instalaciones, sobre el nivel de competencia intermarca, sobre la influencia del margen y la ubicación de las estaciones de servicio en la política de fijación de precios y sobre la comparación de precios del entorno seleccionado con las medias nacionales.

Los datos que han servido de base para la elaboración de este informe se han obtenido a partir de la información que distintos sujetos obligados deben remitir al Ministerio de Industria, Turismo y Comercio (en adelante, MITyC), en cumplimiento de lo dispuesto en la Orden ITC/1201/2006, de 19 de abril, y en la Resolución de 17 de julio de 2000<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> A lo largo de este informe se emplearán indistintamente los términos instalaciones de suministro de carburantes a vehículos y estaciones de servicio.

<sup>2</sup> El análisis se limita a la gasolina 95 I.O. y al gasóleo A, en atención al elevado coeficiente de correlación existente entre los precios del mencionado grado de gasolina con la de 98 I.O. (0,9944) y entre el del gasóleo A con el denominado “nuevo gasóleo” o gasóleo de características mejoradas (0,9996), lo que permite aplicar al precio de los carburantes no analizados las mismas conclusiones alcanzadas, con carácter general, respecto al de los carburantes en los que se centra el informe.

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

<sup>3</sup> Orden ITC/1201/2006, de 19 de abril, por la que se determina la forma de remisión de información al Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, sobre las actividades de suministro de productos petrolíferos, modificada en su parte dispositiva mediante Orden ITC/2193/2006, de 5 de julio y en sus anexos mediante Resolución de 6 de septiembre de 2006, de la Dirección General de Política Energética y Minas.

En el Anexo I se relacionan los puntos de venta que han sido objeto de análisis (un total de 12 puntos de venta), identificando respecto a cada uno de ellos, entre otros datos, el operador a cuya red de distribución pertenecen y el origen (operador al por mayor o representante del minorista) de la información que se ha empleado para la elaboración de este informe.

Según la Comisión Europea<sup>4</sup>, el mercado de distribución minorista de carburantes en autopistas de peaje presenta características diferenciales respecto al de la distribución minorista fuera de ellas. En primer lugar, la demanda de carburantes en autopistas de peaje puede considerarse como una demanda cautiva, por diversos motivos: 1) la posibilidad de dejar la autopista para repostar en una estación de servicio externa es muy limitada y 2) el factor tiempo es importante, ya que los automovilistas eligen transitar por las autopistas de peaje por razones de velocidad y el hecho de pagar un peaje refuerza la reticencia del automovilista a perder el tiempo en la búsqueda de una estación de servicio más barata fuera de la autopista. Como consecuencia, hay una menor sensibilidad de los consumidores al precio de los carburantes. Además, en las autopistas de peaje la demanda es más estacional, dado que una gran parte de las ventas se realiza en los períodos vacacionales.

En segundo lugar, las condiciones de entrada a este mercado son sensiblemente diferentes a las del mercado fuera de autopistas, dado que para la explotación de las instalaciones ubicadas en las áreas de servicio de las autopistas se precisa un título de habilitación otorgado por la sociedad concesionaria de la propia autopista en función de la capacidad del candidato para responder a un pliego de condiciones. Por otra parte, la construcción de una nueva estación de servicio en una autopista de peaje requiere una mayor inversión que la realizada fuera ella, existe un mayor grado de regulación sobre los servicios que se deben

---

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

Ambas disposiciones quedaron derogadas el pasado 1 de noviembre de 2007, es decir, con posterioridad a la finalización del periodo objeto de estudio, con ocasión de la entrada en vigor de la Orden ITC/2308/2007, de 25 de julio.

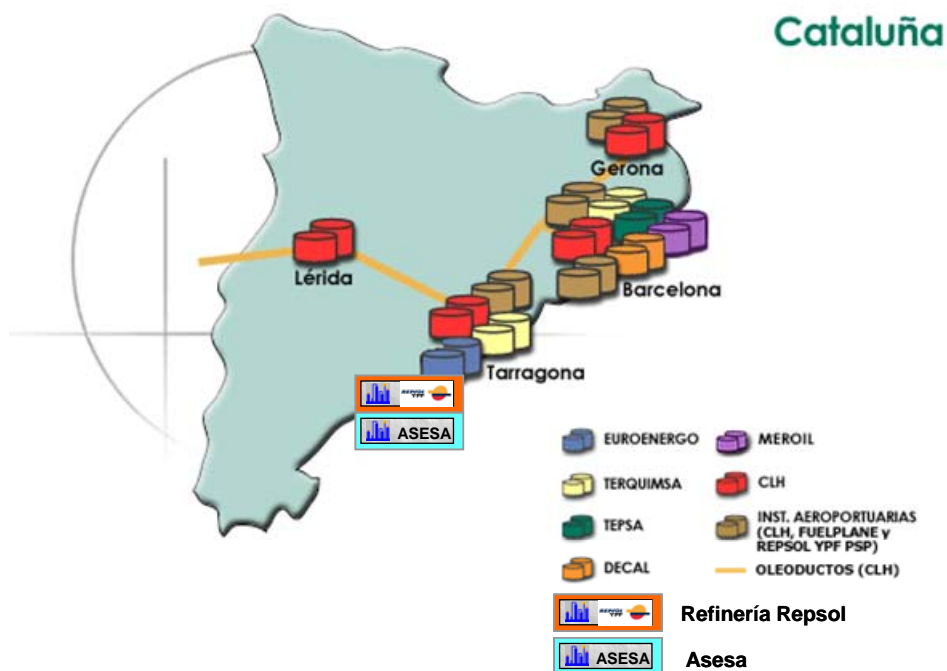
<sup>4</sup> Decisiones de la Comisión Europea de fechas 29 de septiembre de 1999 y 9 de febrero de 2000, referentes a las operaciones de concentración Exxon/Mobil y TotalFina/Elf, respectivamente. Aunque estas Decisiones se refieren a otros mercados europeos, gran parte de estas características diferenciales son fácilmente trasladables al mercado español.

prestar en la misma, así como sobre la distancia entre áreas de servicio y el proceso para la concesión de estas instalaciones lleva más tiempo que en otros emplazamientos.

Finalmente, en cuanto a la oferta, los operadores con estaciones de servicio en autopistas de peaje, son compañías que explotan por sí mismas o a través de filiales los puntos de venta, ejerciendo un control absoluto y centralizado de la política comercial de sus instalaciones en lo que concierne a la venta de carburantes.

Como conclusión, se puede decir que, a juicio de la Comisión Europea, la diferencia significativa y persistente en los precios de los carburantes vendidos en instalaciones de suministro ubicadas en autopistas de peaje respecto a los distribuidos fuera de las mismas, vendría a confirmar la existencia en el mercado de la distribución minorista de carburantes en autopistas de peaje de una demanda sujeta a condiciones diferenciadas y de una oferta no afectada por la del mercado fuera de autopistas.

## 2 CARACTERÍSTICAS DEL ENTORNO



Se ha analizado el tramo de la autopista AP-7 comprendido entre La Junquera y Montmeló junto con la autopista C-33 (Montmeló-Barcelona), ambas de peaje, lo que supone una longitud total de 170 km. Mientras que la autopista AP-7 es dependiente del Estado, la autopista C-33 es de dependencia autonómica. La intensidad media diaria de los 2 tramos seleccionados, según el informe anual de la sociedad concesionaria (ABERTIS), fue en el primer trimestre de 2007 de 43.679 vehículos<sup>5</sup>.



**La Junquera – Barcelona (AP-7 / C-33): 170 km**

- Caracterización de la muestra de estaciones de servicio:

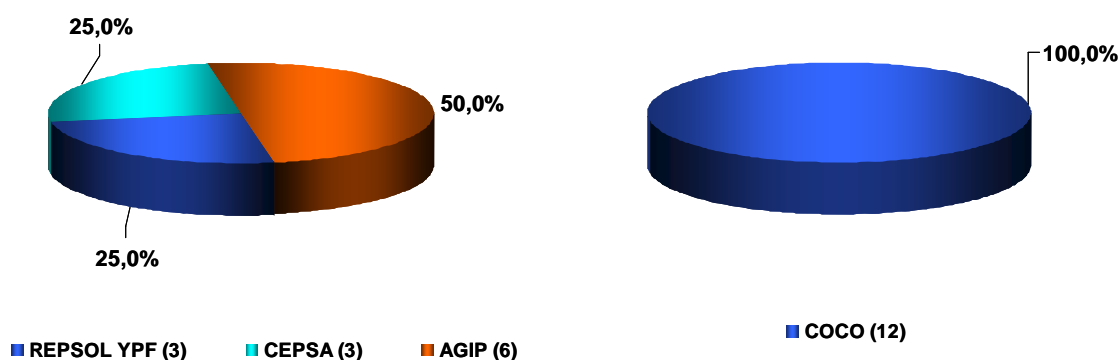
	COCO	CODO	DODO	Sin Vinculo	Total EE.S.	Información disponible	
						Nº Inst.	%
REPSOL YPF	3				3	3	100,00%
CEPSA	3				3	3	100,00%
AGIP	6				6	6	100,00%
<b>Total EE.S.</b>	<b>12</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>12</b>	<b>12</b>	<b>100,00%</b>
<b>Información disponible</b>	<b>Nº Inst.</b>	12			12		
	<b>%</b>	100,00%			100,00%		

<sup>5</sup> Nota informativa de ABERTIS sobre datos relativos al primer trimestre de 2007.

Se han analizado los precios de 12 estaciones de servicio en los 2 tramos de autopista de peaje considerados, con un grado de cobertura del 100%. Todas ellas son titularidad y están gestionadas directamente con el operador (COCO).

Es relevante indicar que pese a que el grado de cobertura de la información es del 100% (se dispone de información sobre precios de todas las instalaciones objeto de estudio), el número de precios disponibles de cada una de ellas no siempre es el mismo. Mientras que para las estaciones de servicio titularidad de REPSOL YPF y CEPSA se conoce, al menos, 1 precio para cada una de las semanas comprendidas en el periodo abril/septiembre de 2007, la muestra de precios correspondiente a las instalaciones integradas en la red de AGIP es significativamente menor, extendiéndose la indisponibilidad de precios hasta un máximo de 4 semanas consecutivas<sup>6</sup>.

- Cuotas por operador (en número de puntos de venta sobre el total de las 12 instalaciones analizadas) y tipo de vínculo:



<sup>6</sup> Las comprendidas entre el 13 de agosto y el 10 de septiembre de 2007. Dado que, según la metodología del estudio, se deben completar los periodos de indisponibilidad de información con el último precio reportado con objeto de obtener una muestra homogénea de datos para todas las instalaciones, en el caso de AGIP se han mantenido los mismos precios hasta un máximo de 4 semanas.

- Ubicación de los puntos de venta:



Como puede observarse en el gráfico, las 12 instalaciones de suministro de carburantes a vehículos analizadas se distribuyen por igual a lo largo de ambos márgenes de los 2 tramos de autopista mencionados. Por una parte, 6 de ellas se sitúan en el margen correspondiente al sentido “Barcelona-La Junquera” (lo que a efectos de este informe se denominará margen izquierdo), quedando las restantes 6 estaciones de servicio ubicadas en el sentido “La Junquera-Barcelona” (margen derecho). Por otro, a cada instalación situada en un determinado margen le corresponde otra ubicada en el mismo punto kilométrico del margen contrario.



Con objeto de verificar y contrastar los datos que han servido de base para la elaboración de este informe, obtenidos a partir de la información que los distintos sujetos obligados deben remitir al MITyC, el pasado día 17 de enero se efectuó una comprobación in situ de la autopista seleccionada, dadas las dudas generadas a partir de información disponible, fundamentalmente en cuanto a la ubicación exacta de los puntos de venta y a los precios reportados. Se realizaron las siguientes actuaciones:

1. Se verificó la existencia de 12 estaciones de servicio en los tramos de autopista considerados (2 en la C-33 y 10 en la AP-7). Pese a que las 2 instalaciones ubicadas en la C-33, las identificadas con los códigos I-10 e I-4, están situadas antes de entrar y después de salir de los puestos de peaje<sup>7</sup>, respectivamente (en sentido norte), se han incluido en el estudio objeto de este informe pues es necesario para poder repostar en ellas el tener que acceder o salir del peaje, según el caso.
2. Para cada uno de los 12 puntos de venta existentes, se confirmó su localización exacta (tramo de autopista, punto kilométrico y margen), rótulo o imagen de marca, operador a cuya red pertenece y tipos de carburantes comercializados. En todos los casos existe una correspondencia entre la información recabada y la obtenida a partir del MITyC, excepto en la información relativa al margen de 1 de las instalaciones (I-1) y en la ubicación exacta de otras 4 (I-4, I-10, I-11 e I-12). El Anexo I a este informe integra, en estos casos, la información resultante de la comprobación in situ y no la procedente de la obligación de remisión al MITyC por parte de los sujetos obligados.
3. Asimismo, se comprobó que no existe diferenciación notable entre las 12 instalaciones en cuanto a la prestación de servicios. En este sentido, todas las estaciones de servicio objeto de estudio, excepto la I-4 con carácter provisional<sup>8</sup>, son estaciones autoservicio de 24h, habilitadas por lo general con zonas diferenciadas para el suministro de carburantes a vehículos ligeros y de gasóleo de automoción para vehículos pesados<sup>9</sup>,

---

<sup>7</sup> En concreto, ambas instalaciones están situadas en el punto kilométrico 82,5 de la C-33, aproximadamente a 1,5 km de distancia de los puestos de peaje.

<sup>8</sup> En la comprobación in situ se pudo observar que la instalación I-4, titularidad de CEPSA, se encuentra en fase de remodelación. Es por ello por lo que, a la fecha de este informe y desde aproximadamente el pasado mes de noviembre, esta instalación sólo dispone de 2 surtidores multiproducto para el suministro, exclusivamente, de gasolina 95 y gasóleo A, situados ambos en un área reducida.

<sup>9</sup> Adicionalmente, 4 de las 12 instalaciones visitadas disponen de dispensadores de AdBlue para vehículos pesados. El AdBlue es un líquido claro e incoloro con un contenido en urea comprendido entre el 31,8% y el 33,2% en peso (según la norma DIN70070) que se utiliza en un avanzado sistema de control de contaminación,

con un elevado número de surtidores multiproducto<sup>10</sup> distribuidos en varias isletas, con amplias zonas para el repostaje y parking, así como con servicio de restauración y/o cafetería y tienda. En todas ellas se admiten, además, gran variedad de tarjetas para el pago del carburante.

4. Se evaluó el grado de cumplimiento de la obligación de colocar carteles informativos en las autopistas de peaje del Estado, obligación regulada por el Real Decreto-Ley 15/1999<sup>11</sup> y desarrollada por el Real Decreto 248/2001<sup>12</sup>. Se pudo comprobar que si bien en el tramo seleccionado de la autopista AP-7 (único tramo de los 2 que son objeto de estudio que es de concesión estatal) se hallan instalados dichos carteles informativos, no siempre la información en ellos contenida está actualizada.
5. Finalmente, se ha contrastado la información sobre precios aplicados en aparato surtidor, recabada durante el día de la comprobación in situ, en cada uno de los 12 puntos de venta, con los reportados por el operador y publicados en la web del MITyC<sup>13</sup> que son de aplicación para la misma fecha, resultando un grado de correspondencia total en los casos en los que dicha verificación se ha podido realizar, concretamente en 6 de las 12 instalaciones consideradas. Las restantes 6 instalaciones, titularidad de AGIP, no han podido ser contrastadas dado que sus precios no fueron difundidos públicamente durante el periodo comprendido entre finales del pasado mes de noviembre y el 28 de enero de 2008.

---

instalado en el tubo de escape de vehículos diesel pesados, denominado reducción catalítica selectiva (SCR). Los sistemas SCR hacen reaccionar el AdBlue con los óxidos de nitrógeno en el tubo de escape para formar agua y nitrógeno, que son completamente inocuos. De esto modo, se logra reducir la emisiones de estos óxidos y se consigue dar cumplimiento a los requisitos establecidos en la norma Euro 4 (norma europea, en vigor desde octubre de 2006, que limita la cantidad de contaminantes dañinos producidos por vehículos comerciales).

<sup>10</sup> Excepto la instalación I-5, titularidad de CEPSA, cuyos surtidores son monoproducción.

<sup>11</sup> Real Decreto-Ley 15/1999, de 1 de octubre, por el que se aprueban medidas de liberalización, reforma estructural e incremento de la competencia en el sector de hidrocarburos.

<sup>12</sup> El Real Decreto 248/2001, de 9 de marzo, de desarrollo del artículo 7 del RD-L 15/1999 establece que *“En los accesos a las autopistas del Estado en régimen de concesión, será obligatoria la colocación de carteles informativos en los que se indique, en todo caso, la distancia a las estaciones de suministro de carburantes ubicadas en, al menos, las dos áreas de servicio más próximas, así como el tipo, precio y marca de los carburantes y combustibles petrolíferos ofrecidos en aquéllas”,* siendo *“responsabilidad del concesionario de la autopista (...) la actualización de su información”* que le ha de ser facilitada por los titulares de las estaciones de servicio. El incumplimiento de esta obligación está tipificado como infracción grave según la Ley 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras.

<sup>13</sup> <http://geoportal.mityc.es/hidrocarburos/eess>

### 3 ANÁLISIS DE PRECIOS DIARIOS POR INSTALACIÓN

Con objeto de elaborar un ranking de las 12 instalaciones de suministro a vehículos analizadas en función de los precios de venta al público, se ha realizado un análisis detallado de los precios diarios aplicados en cada una de ellas, tanto para la gasolina 95 como para el gasóleo A, durante el semestre comprendido entre el 1 de abril y el 30 de septiembre de 2007 (un total de 183 días).

En los siguientes cuadros se indican las instalaciones de suministro en las que, al menos una vez durante el periodo analizado, se ha aplicado el precio máximo o mínimo diario, detallándose además el número de días en los que se ha registrado dicho precio, expresado tanto en valor absoluto como en porcentaje respecto al total de 183 días analizados. También se representa el diferencial promedio de precios entre instalaciones y se analiza la frecuencia y concentración de precios.

#### 3.1 Gasolina 95 I.O.

**Cuadro 1: Relación de instalaciones con precios más altos/bajos**

INSTALACIONES CON PRECIO DIARIO MÁXIMO GNA 95					
	Instalación	Margen	nº días con precio max días	%	
1	AGIP	I-7	D	11	6,0%
2		I-8	I	17	9,3%
3		I-9	I	127	69,4%
4		I-10	I	1	0,5%
5		I-11	I	1	0,5%
6		I-12	D	110	60,1%
7	CEPSA	I-4	D	94	51,4%
8		I-5	D	94	51,4%
9		I-6	I	94	51,4%
10	REPSOL YPF	I-1	I	1	0,5%
11		I-2	D	1	0,5%
12		I-3	D	1	0,5%

**INSTALACIONES CON PRECIO DIARIO MÍNIMO GNA 95**

		Instalación	Margen	nº días con precio min	
				días	%
1	AGIP	I-7	D	1	0,5%
2		I-8	I	2	1,1%
3		I-9	I	34	18,6%
4		I-10	I	72	39,3%
5		I-11	I	72	39,3%
6		I-12	D	21	11,5%
7	CEPSA	I-4	D	6	3,3%
8		I-5	D	10	5,5%
9		I-6	I	10	5,5%
10	REPSOL YPF	I-1	I	103	56,3%
11		I-2	D	103	56,3%
12		I-3	D	103	56,3%

### 3.2 Gasóleo A

**Cuadro 2: Relación de instalaciones con precios más altos/bajos**

**INSTALACIONES CON PRECIO DIARIO MÁXIMO GOA**

		Instalación	Margen	nº días con precio max	
				días	%
1	AGIP	I-7	D	71	38,8%
2		I-8	I	65	35,5%
3		I-9	I	2	1,1%
4		I-10	I	57	31,1%
5		I-11	I	66	36,1%
6		I-12	D	24	13,1%
7	CEPSA	I-4	D	48	26,2%
8		I-5	D	56	30,6%
9		I-6	I	56	30,6%
10	REPSOL YPF	I-1	I	19	10,4%
11		I-2	D	19	10,4%
12		I-3	D	19	10,4%

**INSTALACIONES CON PRECIO DIARIO MÍNIMO GOA**

	Instalación	Margen	nº días con precio min		
			días	%	
1	AGIP	I-7	D	18	9,8%
2		I-8	I	1	0,5%
3		I-9	I	87	47,5%
4		I-10	I	8	4,4%
5		I-11	I	8	4,4%
6		I-12	D	63	34,4%
7	CEPSA	I-4	D	1	0,5%
8		I-5	D	1	0,5%
9		I-6	I	1	0,5%
10	REPSOL YPF	I-1	I	21	11,5%
11		I-2	D	21	11,5%
12		I-3	D	21	11,5%

**3.3 Diferencial de precios entre instalaciones. Frecuencia y concentración de precios**

**Cuadro 3: Promedios del diferencial de precios diarios del total de instalaciones**

**DIFERENCIAL PROMEDIO PRECIOS DIARIOS TOTAL INSTALACIONES (€/lt)**

	GNA	GOA
abr-07	0,0250	0,0189
may-07	0,0228	0,0125
jun-07	0,0154	0,0147
jul-07	0,0201	0,0123
ago-07	0,0205	0,0166
sep-07	0,0107	0,0133

<b>Abr/07-Sep/07</b>	<b>0,0191</b>	<b>0,0147</b>
----------------------	---------------	---------------

El análisis sobre frecuencia y concentración<sup>14</sup> de precios de venta al público permite concluir lo siguiente:

- A lo largo del periodo analizado existen, como máximo, 7 alternativas de precios diarios distintos, tanto para la gasolina 95 como para el gasóleo A. Durante más del 90% de los días analizados el número de alternativas de precios distintos oscila entre 4 y 6.

<sup>14</sup> Para analizar la frecuencia y concentración de precios de venta al público, se ha determinado, para cada día del semestre, el número de precios distintos aplicados por las instalaciones objeto de análisis y el número de instalaciones que aplican cada uno de estos precios, así como la posición relativa de cada alternativa de precio respecto a los precios mínimo y máximo diarios.

- La alternativa de precio diario más frecuente (“precio dominante”) es aplicada por un tercio de las instalaciones (entre 3 y 5 instalaciones) en el 96% de los días analizados en el caso de la gasolina 95 y en el 81% de los días en el caso del gasóleo A.
- En el 60% de los días del semestre objeto de análisis el precio diario más frecuente para la gasolina 95 es uno de los 2 precios diarios más altos. Por su parte, el “precio dominante” del gasóleo A se encuentra entre los 3 precios diarios más altos en el 82% de los días analizados.
- Para ambos carburantes, el precio diario más frecuente se encuentra más próximo al precio máximo diario que al precio mínimo. En el caso de la gasolina 95, el “precio dominante”, en promedio, se aproxima en 0,83 c€/lt al precio máximo diario y se distancia en 1,08 c€/lt del precio mínimo. En el caso del gasóleo A, el precio diario más frecuente se aproxima, en promedio, en 0,44 c€/lt al precio máximo diario y se distancia en 1,03 c€/lt del precio mínimo.

### **3.4 Conclusiones**

- Tanto los precios máximos como los precios mínimos diarios de la gasolina 95 y del gasóleo A se aplican, al menos alguna vez a lo largo del periodo abril/septiembre de 2007, en todas las instalaciones analizadas.
- La instalación que más veces presenta durante el periodo abril/septiembre de 2007 el precio diario máximo para la gasolina 95, el 69,4% del total de días analizados, pertenece a la red de AGIP (I-9), seguida por otra estación de AGIP (I-12) con el 60,1% del total de días analizados y por las 3 estaciones de CEPSA (I-4, I-5 y I-6) registrando éstas el precio máximo el 51,4% de los días. En el caso del gasóleo A no existe ninguna instalación que destaque notablemente respecto al resto en cuanto al número de veces que ha establecido el precio diario máximo, siendo una estación de AGIP (I-7) la que aplica el mayor precio diario el 38,8% de los días del periodo analizado.
- Las instalaciones que más veces presentan durante el periodo considerado el precio diario mínimo para la gasolina 95 son las 3 instalaciones de REPSOL YPF (I-1, I-2 y I-3), con el 56,3% de los días analizados, seguidas de 2 instalaciones de AGIP (I-10 y I-11) con el 39,3% de los días. En el caso del gasóleo A, es una instalación de AGIP (I-9) la que ofrece

el precio diario mínimo en más ocasiones, el 47,5% del total de días analizados, seguida por otra de las instalaciones vinculadas al mismo operador (I-12) con el 34,4% de los días.

- En promedio, durante el periodo analizado, los precios diarios aplicados en el total de instalaciones objeto de estudio se diferencian en 1,91 c€/lt en el caso de la gasolina 95 y en 1,47 c€/lt en el caso del gasóleo A.
- En cuanto al análisis de frecuencia y concentración de precios, se puede afirmar que durante más del 90% de los días analizados el número de alternativas de precios distintos oscila entre 4 y 6, tanto en el caso de la gasolina 95 como en el del gasóleo A, y que el precio diario más frecuente es aplicado, en promedio, en torno al 35% de las instalaciones para ambos productos. Además, en ambos casos el “precio dominante” se posiciona más próximo al precio diario máximo que al mínimo.

#### **4 ANÁLISIS DE COMPETENCIA INTERMARCA**

Respecto a la competencia intermarca es importante destacar, en primer lugar, que el número de operadores que actúan en la autopista analizada (3) es mayor que en la mayoría de los restantes tramos de autopistas españolas, donde sólo suelen coexistir 1 o 2 operadores.

Con objeto de determinar cuál es la posición relativa de los precios diarios de cada operador en relación al resto y tratar de cuantificar las diferencias entre ellos, se ha realizado el análisis que se muestra a continuación, tanto para la gasolina 95 como para el gasóleo A.

## 4.1 Gasolina 95 I.O.

Cuadro 4: Ranking por operador y diferencias vs. mínimo

ABRIL/SEPTIEMBRE 2007 - GNA 95			
	AGIP	CEPSA	REPSOL YPF
<b>PRECIO PROMEDIO (€/lt)</b>	<b>1,0944</b>	<b>1,0999</b>	<b>1,0903</b>
Ranking precio promedio	2	3	1
% posición 1 (min)	27,9%	3,3%	69,4%
% posición 2	53,0%	20,8%	27,9%
% posición 3 (max)	19,1%	76,0%	2,7%
<b>DIF vs. INST MIN (€/lt)</b>			
Diferencia máxima	0,0213	0,0500	0,0380
Diferencia mínima	0,0020	0,0010	0,0010
Diferencia promedio	<b>0,0088</b>	<b>0,0148</b>	<b>0,0108</b>
Ranking diferencia promedio	1	3	2

## 4.2 Gasóleo A

Cuadro 5: Ranking por operador y diferencias vs. mínimo

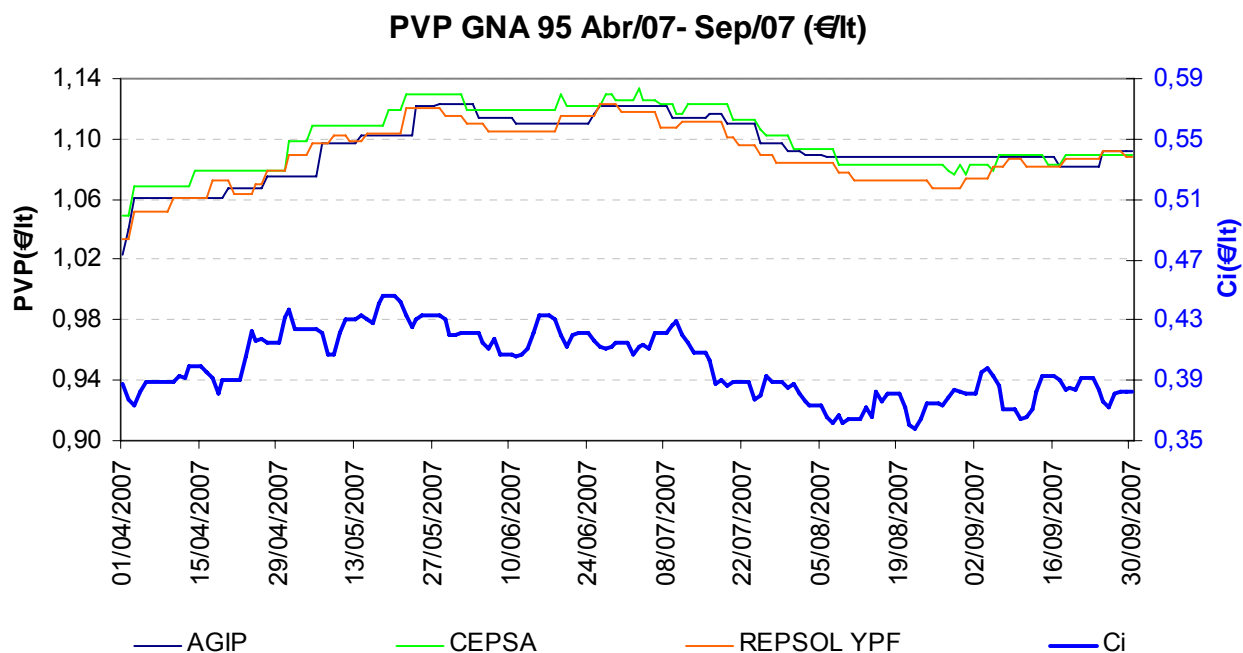
ABRIL/SEPTIEMBRE 2007 - GOA			
	AGIP	CEPSA	REPSOL YPF
<b>PRECIO PROMEDIO (€/lt)</b>	<b>0,9936</b>	<b>0,9948</b>	<b>0,9921</b>
Ranking precio promedio	2	3	1
% posición 1 (min)	37,2%	11,5%	53,0%
% posición 2	39,3%	43,7%	31,1%
% posición 3 (max)	23,5%	44,8%	15,8%
<b>DIF vs. INST MIN (€/lt)</b>			
Diferencia máxima	0,0158	0,0270	0,0210
Diferencia mínima	0,0012	0,0010	0,0010
Diferencia promedio	<b>0,0089</b>	<b>0,0101</b>	<b>0,0083</b>
Ranking diferencia promedio	2	3	1

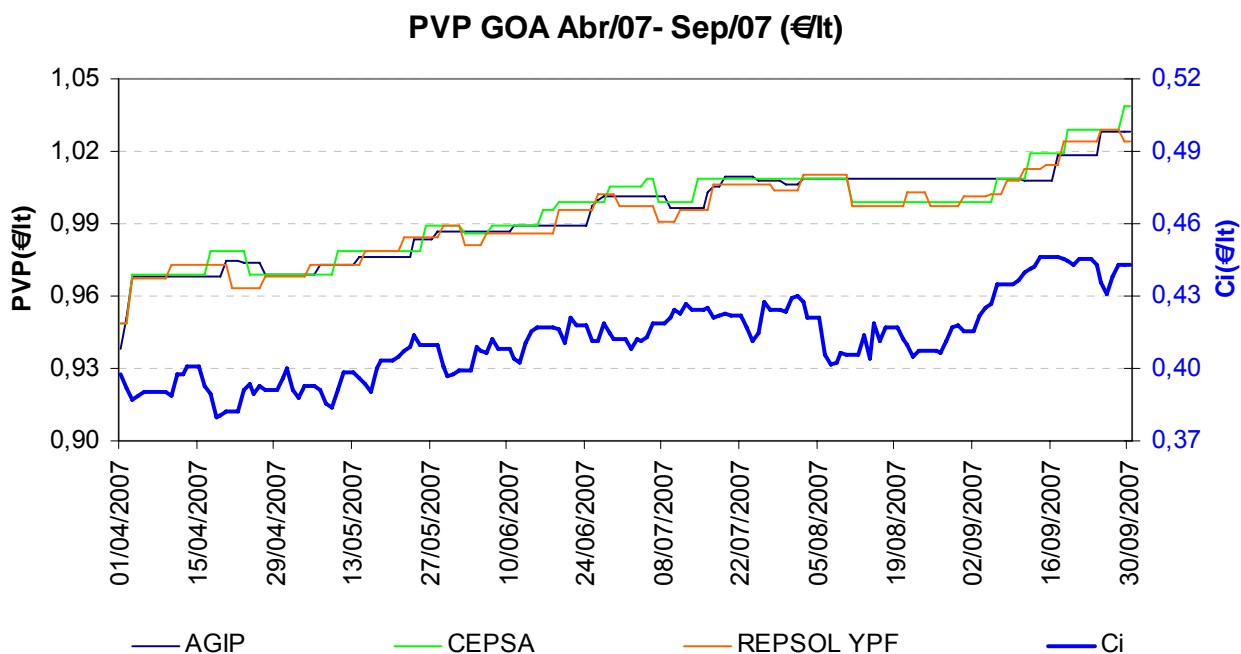


### 4.3 Identificación del operador que antes recoge las variaciones en la cotización internacional

Los siguientes gráficos representan la evolución de los precios diarios que aplica cada operador, tanto para la gasolina 95 como para el gasóleo A, obtenidos como promedio de los precios correspondientes a cada una de sus instalaciones, junto con la evolución de la correspondiente cotización internacional de referencia para el área geográfica analizada (“Premium Unleaded 50 ppm MED CIF Cargoes High” para la gasolina 95 y “ULSD 50ppm Med CIF Cargoes Platt's High” para el gasóleo A).

**Gráfico 1: Evolución precios diarios por operador y cotización internacional**





#### 4.4 Conclusiones

- Tanto en el caso de la gasolina 95 como en el del gasóleo A, la compañía cuyo precio medio diario ha sido el más alto durante un mayor número de días del periodo analizado es CEPSA (76,0% y 44,8% del total de días analizados, respectivamente).
- La compañía cuyo precio medio diario ha sido el más bajo durante la mayor parte del periodo considerado es REPSOL YPF, con el 69,4% de los días analizados para la gasolina 95 y el 53,0% de los días para el gasóleo A.
- En línea con lo expuesto en los dos puntos anteriores, la compañía cuyo precio medio diario se aleja más, en promedio, del precio mínimo diario del total de instalaciones analizadas es el operador CEPSA (diferencia promedio vs. precio aplicado en la instalación con precio mínimo de 1,48 c€/lt para la gasolina 95 y de 1,01 c€/lt para el gasóleo A). Sin embargo, mientras que la compañía cuyo precio medio diario para el gasóleo A se aproxima más, en promedio, al precio mínimo diario es REPSOL YPF (con una diferencia promedio de 0,83 c€/lt), para el caso de la gasolina 95, es AGIP la compañía cuyo precio medio diario es más próximo, en promedio, a dicho precio mínimo diario (diferencia promedio de 0,88 c€/lt).

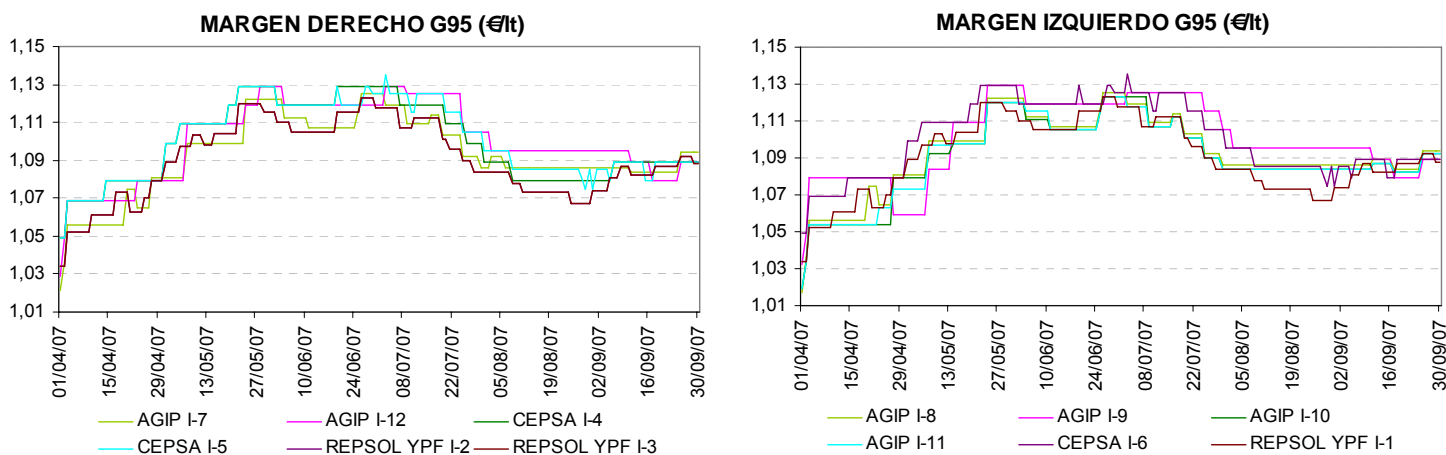
- Si se analiza el precio promedio de cada operador correspondiente al periodo abril/septiembre de 2007 (calculado como la media de los precios diarios aplicados en todas sus instalaciones) se observa que CEPSA presenta el precio promedio mayor tanto para la gasolina 95 como para el gasóleo A, mientras que es REPSOL YPF la que presenta un precio promedio menor.
- Tanto para la gasolina 95 como para el gasóleo A, la compañía que durante el periodo analizado traslada más tarde las variaciones de las cotizaciones internacionales de referencia a sus precios es AGIP. Por el contrario, la que antes recoge dichas variaciones es REPSOL YPF.

## 5 ANÁLISIS DE PRECIOS POR MARGEN Y UBICACIÓN

Con objeto de determinar si el margen y la ubicación (punto kilométrico) son factores determinantes en la política de fijación de precios de los carburantes comercializados por cada operador en las estaciones de servicio objeto de estudio se ha realizado el análisis que se muestra a continuación.

### 5.1 Gasolina 95 I.O.

**Gráfico 2: Evolución precios diarios por margen**



**Cuadro 6: Ranking promedio semestral de instalaciones por margen**

MARGEN DERECHO GNA95 Abr/07 - Sep/07 (€/lt)				MARGEN IZQUIERDO GNA95 Abr/07 - Sep/07 (€/lt)			
min	I-2	REPSOL YPF	1,0903	min	I-1	REPSOL YPF	1,0903
	I-3	REPSOL YPF	1,0903		I-10	AGIP	1,0903
	I-7	AGIP	1,0927		I-11	AGIP	1,0904
	I-4	CEPSA	1,0993		I-8	AGIP	1,0927
	I-5	CEPSA	1,1003		I-9	AGIP	1,0998
max	I-12	AGIP	1,1003	max	I-6	CEPSA	1,1003
	Promedio		1,0955		Promedio		1,0939

REPSOL YPF
AGIP
CEPSA

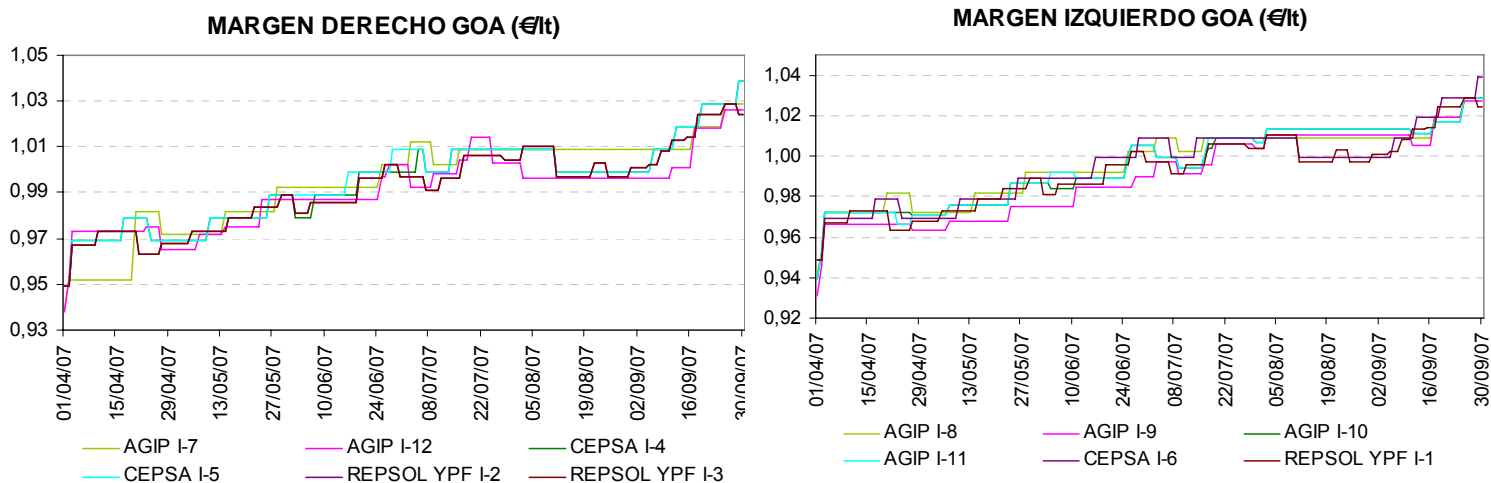
**Cuadro 7: Ranking diario de instalaciones por margen**

Abr/07 - Sep/07	AGIP		CEPSA		REPSOL YPF	
<b>GNA 95 MARGEN D</b>	I-7	I-12	I-4	I-5	I-3	I-2
nº veces posición 1 (min)	39	31	9	13	114	114
nº veces posición 2	13	6	0	0	43	43
nº veces posición 3	69	7	36	7	22	22
nº veces posición 4	19	67	83	98	4	4
nº veces posición 5	33	25	42	64	0	0
nº veces posición 6 (max)	10	47	13	1	0	0
% posición 1 (min)	21,3%	16,9%	4,9%	7,1%	<b>62,3%</b>	<b>62,3%</b>
% posición 2	7,1%	3,3%	0,0%	0,0%	23,5%	23,5%
% posición 3	<b>37,7%</b>	3,8%	19,7%	3,8%	12,0%	12,0%
% posición 4	10,4%	<b>36,6%</b>	<b>45,4%</b>	<b>53,6%</b>	2,2%	2,2%
% posición 5	18,0%	13,7%	23,0%	35,0%	0,0%	0,0%
% posición 6 (max)	5,5%	25,7%	7,1%	0,5%	0,0%	0,0%
Ranking más frecuente	I-7	I-12	I-4	I-5	I-3	I-2
HORQUILLA PROMEDIO (€/lt)	0,0094		0,0062		---	

Abr/07 - Sep/07	AGIP				CEPSA	REPSOL YPF
<b>GNA 95 MARGEN I</b>	I-8	I-9	I-10	I-11	I-6	I-1
nº veces posición 1 (min)	1	33	75	75	9	106
nº veces posición 2	0	5	73	75	7	8
nº veces posición 3	48	0	27	24	4	15
nº veces posición 4	79	7	8	9	29	35
nº veces posición 5	43	77	0	0	104	19
nº veces posición 6 (max)	12	61	0	0	30	0
% posición 1 (min)	0,5%	18,0%	<b>41,0%</b>	<b>41,0%</b>	4,9%	<b>57,9%</b>
% posición 2	0,0%	2,7%	39,9%	41,0%	3,8%	4,4%
% posición 3	26,2%	0,0%	14,8%	13,1%	2,2%	8,2%
% posición 4	<b>43,2%</b>	3,8%	4,4%	4,9%	15,8%	19,1%
% posición 5	23,5%	<b>42,1%</b>	0,0%	0,0%	<b>56,8%</b>	10,4%
% posición 6 (max)	6,6%	33,3%	0,0%	0,0%	16,4%	0,0%
Ranking más frecuente	I-8	I-9	I-10	I-11	I-6	I-1
HORQUILLA PROMEDIO (€/lt)	0,0138				---	---

## 5.2 Gasóleo A

Gráfico 3: Evolución precios diarios por margen y operador



Cuadro 8: Ranking promedio de instalaciones por margen

MARGEN DERECHO		GOA Abr/07 - Sep/07 (€/lt)	
min	I-12	AGIP	0,9904
	I-2	REPSOL YPF	0,9921
	I-3	REPSOL YPF	0,9921
	I-4	CEPSA	0,9942
	I-7	AGIP	0,9945
max	I-5	CEPSA	0,9951
Promedio			0,9931

MARGEN IZQUIERDO		GOA Abr/07 - Sep/07 (€/lt)	
min	I-9	AGIP	0,9898
	I-1	REPSOL YPF	0,9921
	I-6	CEPSA	0,9951
	I-10	AGIP	0,9952
	I-11	AGIP	0,9954
max	I-8	AGIP	0,9963
Promedio			0,9940

REPSOL YPF
AGIP
CEPSA

**Cuadro 9: Ranking diario de instalaciones por margen**

Abr/07 - Sep/07		AGIP		CEPSA		REPSOL YPF	
GOA MARGEN D		I-7	I-12	I-4	I-5	I-3	I-2
nº veces posición 1 (min)		23	107	14	7	45	45
nº veces posición 2		35	5	48	48	77	77
nº veces posición 3		12	35	13	10	23	23
nº veces posición 4		29	17	78	73	20	20
nº veces posición 5		4	3	30	37	18	18
nº veces posición 6 (max)		80	16	0	8	0	0
% posición 1 (min)		12,6%	<b>58,5%</b>	7,7%	3,8%	24,6%	24,6%
% posición 2		19,1%	2,7%	26,2%	26,2%	<b>42,1%</b>	<b>42,1%</b>
% posición 3		6,6%	19,1%	7,1%	5,5%	12,6%	12,6%
% posición 4		15,8%	9,3%	<b>42,6%</b>	<b>39,9%</b>	10,9%	10,9%
% posición 5		2,2%	1,6%	16,4%	20,2%	9,8%	9,8%
% posición 6 (max)		<b>43,7%</b>	8,7%	0,0%	4,4%	0,0%	0,0%
Ranking más frecuente		I-7	I-12	I-4	I-5	I-3	I-2
HORQUILLA PROMEDIO (€/lt)		5	1	3	4	2	2
		<b>0,0092</b>		<b>0,0100</b>		---	

Abr/07 - Sep/07		AGIP				CEPSA	REPSOL YPF
GOA MARGEN I		I-8	I-9	I-10	I-11	I-6	I-1
nº veces posición 1 (min)		9	123	7	7	19	53
nº veces posición 2		26	12	41	38	43	50
nº veces posición 3		63	16	56	54	35	24
nº veces posición 4		18	32	29	30	26	22
nº veces posición 5		24	0	50	54	22	21
nº veces posición 6 (max)		43	0	0	0	38	13
% posición 1 (min)		4,9%	<b>67,2%</b>	3,8%	3,8%	10,4%	<b>29,0%</b>
% posición 2		14,2%	6,6%	22,4%	20,8%	<b>23,5%</b>	27,3%
% posición 3		<b>34,4%</b>	8,7%	<b>30,6%</b>	<b>29,5%</b>	19,1%	13,1%
% posición 4		9,8%	17,5%	15,8%	16,4%	14,2%	12,0%
% posición 5		13,1%	0,0%	27,3%	<b>29,5%</b>	12,0%	11,5%
% posición 6 (max)		23,5%	0,0%	0,0%	0,0%	20,8%	7,1%
Ranking más frecuente		I-8	I-9	I-10	I-11	I-6	I-1
HORQUILLA PROMEDIO (€/lt)		6	1	4	5	3	2
		<b>0,0081</b>				---	---

### **5.3 Conclusiones**

Del análisis efectuado sobre precios por margen y ubicación, se extraen las siguientes conclusiones, las mismas para ambos productos, para el periodo abril/septiembre de 2007:

- Las estaciones de servicio que forman parte de la red de distribución de REPSOL YPF aplican los mismos precios diarios, con independencia del margen y del punto kilométrico de la autopista donde se encuentren ubicadas.
- En el caso de las instalaciones pertenecientes a la red de CEPSA se observa que 2 de las 3 instalaciones analizadas, concretamente las situadas en el tramo seleccionado de la autopista AP-7 (I-5 e I-6), aplican el mismo precio cada día, pese a encontrarse en márgenes opuestos y distanciadas en aproximadamente 50 km. Por su parte, la instalación restante (I-4) aplica precios diarios distintos, generalmente inferiores, a los de las 2 estaciones de servicio mencionadas, durante ciertos periodos, más prolongados en el caso de la gasolina 95 (desde mediados de junio hasta comienzos de septiembre) que en el caso del gasóleo A (ocasiones puntuales durante los meses de junio y julio).
- En relación a las 6 instalaciones vinculadas a la red de AGIP analizadas, si bien no existe ningún día en el que todas ellas apliquen el mismo precio, sí se registran coincidencias de precios diarios por grupos de instalaciones. El mayor número de coincidencias de precios diarios corresponde a los grupos integrados por las estaciones de servicio I10/I-11 (mismo margen y distinta ubicación) e I-7/I-8 (distinto margen y misma ubicación), seguidos del grupo I-9/I-12 (distinto margen y distinta ubicación) tan sólo para el caso de la gasolina 95<sup>15</sup>.
- De los tres puntos anteriores se puede concluir que el margen y la ubicación no son factores determinantes para la fijación de los precios por parte de cada operador en las estaciones de servicio integradas en sus correspondientes redes de distribución situadas en la autopista objeto de análisis.

---

<sup>15</sup> La indisponibilidad de información por parte de AGIP durante ciertos periodos del semestre analizado, fundamentalmente durante las 4 semanas comprendidas entre el 13 de agosto y el 10 de septiembre de 2007, podría alterar estos resultados en tanto en cuanto el comportamiento de sus instalaciones en dichos periodos hubiera sido diferente al mostrado durante el resto del semestre.

## 6 ANÁLISIS COMPARATIVO DEL ENTORNO CON LAS MEDIAS NACIONALES

Para realizar este análisis es necesario tener en cuenta las diferencias existentes en el tramo autonómico del Impuesto sobre Ventas Minoristas de Determinados Hidrocarburos (IVMDH). Los impuestos especiales aplicables a los carburantes en la Comunidad Autónoma de Cataluña durante el periodo analizado son los siguientes:

**Cuadro 10: Impuestos especiales aplicables en Cataluña durante el periodo de abril/septiembre de 2007**

	II.EE.	IVMDH Tramo estatal	IVMDH Tramo Autonómico
<b>GASOLINA 95 (€/lt)</b>	0,37169	0,024	0,024
<b>GASÓLEO A (€/lt)</b>	0,2780	0,024	0,024

### 6.1 Gasolina 95 I.O.

**Cuadro 11 y Gráfico 4: Comparación de PVP y margen bruto de distribución (PAI-Ci) con medias nacionales**

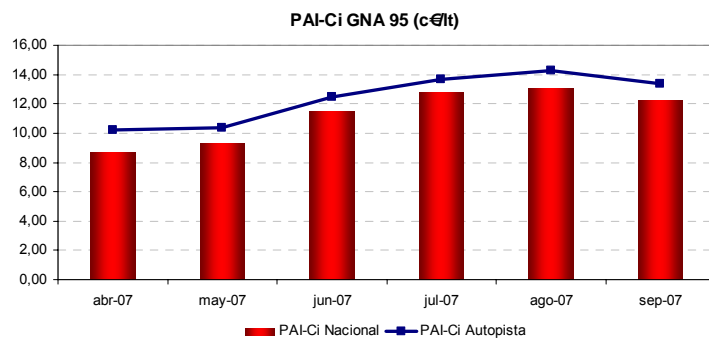
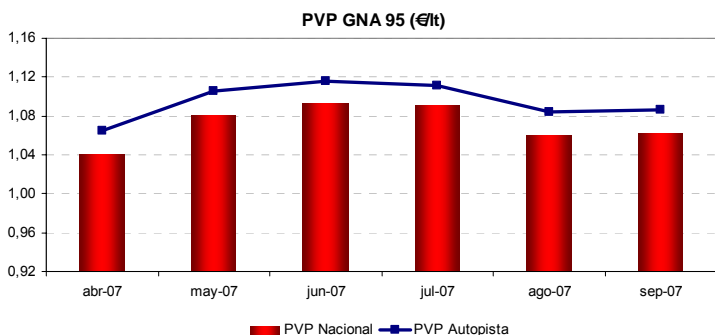
	PVP (€/lt)			PAI-Ci (c€/lt)		
	NACIONAL (1)	AUTOPISTA	Dif NAC-AUTOP	NACIONAL (2)	AUTOPISTA (3)	Dif NAC-AUTOP
abr-07	1,0398	1,0652	-0,0254	8,74	10,18	-1,4377
may-07	1,0802	1,1056	-0,0254	9,28	10,40	-1,1170
jun-07	1,0932	1,1156	-0,0224	11,46	12,46	-1,0001
jul-07	1,0908	1,1110	-0,0201	12,80	13,64	-0,8428
ago-07	1,0607	1,0842	-0,0234	13,08	14,26	-1,1704
sep-07	1,0621	1,0864	-0,0242	12,27	13,40	-1,1339
<b>Promedio</b>	<b>1,0711</b>	<b>1,0946</b>	<b>-0,0235</b>	<b>11,27</b>	<b>12,39</b>	<b>-1,1170</b>

(1) Calculado a partir del PAI publicado en el Oil Bulletin. Incluye tramo estatal y autonómico, ponderado, del IVMDH.

(2) Ci: 30% Premium Unleaded NWE CIF ARA Platt's High y 70% Premium Unleaded 50 ppm Med CIF Cargoes Platt's High

(3) Ci: Premium Unleaded 50ppm Med CIF Cargoes Platt's High





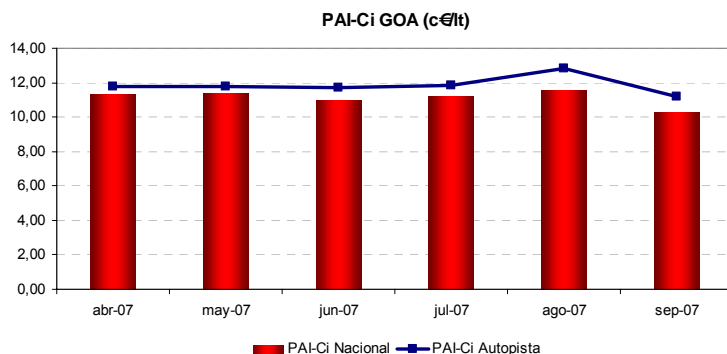
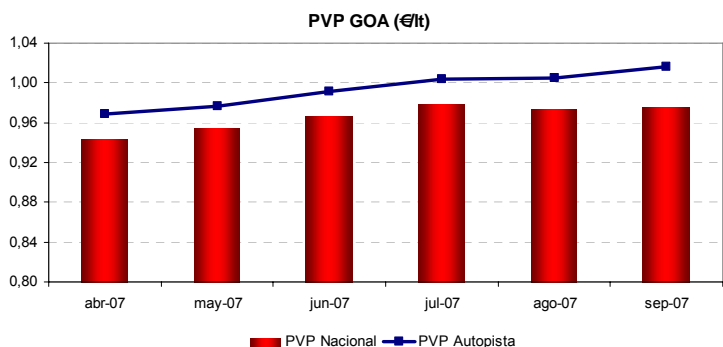
## 6.2 Gasóleo A

**Cuadro 12 y Gráfico 5: Comparación de PVP y margen bruto de distribución (PAI-Ci) con medias nacionales**

PVP (€/lt)			
	NACIONAL (1)	AUTOPISTA	Dif NAC-A7
abr-07	0,9433	0,9683	-0,0250
may-07	0,9538	0,9771	-0,0233
jun-07	0,9661	0,9913	-0,0252
jul-07	0,9785	1,0033	-0,0249
ago-07	0,9736	1,0052	-0,0315
sep-07	0,9758	1,0158	-0,0400
<b>Promedio</b>	<b>0,9652</b>	<b>0,9935</b>	<b>-0,0283</b>

PAI-Ci (c€/lt)			
	NACIONAL (2)	AUTOPISTA (3)	Dif NAC-A7
abr-07	11,33	11,78	-0,4429
may-07	11,36	11,75	-0,3933
jun-07	11,01	11,72	-0,7016
jul-07	11,22	11,85	-0,6301
ago-07	11,61	12,84	-1,2268
sep-07	10,28	11,19	-0,9034
<b>Promedio</b>	<b>11,14</b>	<b>11,85</b>	<b>-0,7164</b>

- (1) Calculado a partir del PAI publicado en el Oil Bulletin. Incluye tramo estatal y autonómico, ponderado, del IVMDH.
- (2) Ci: 30% ULSD 50 ppm NWE CIF ARA Platt's High y 70% ULSD 50 ppm Med CIF Cargoes Platt's High
- (3) Ci: ULSD 50ppm Med CIF Cargoes Platt's High



### **6.3 Conclusiones**

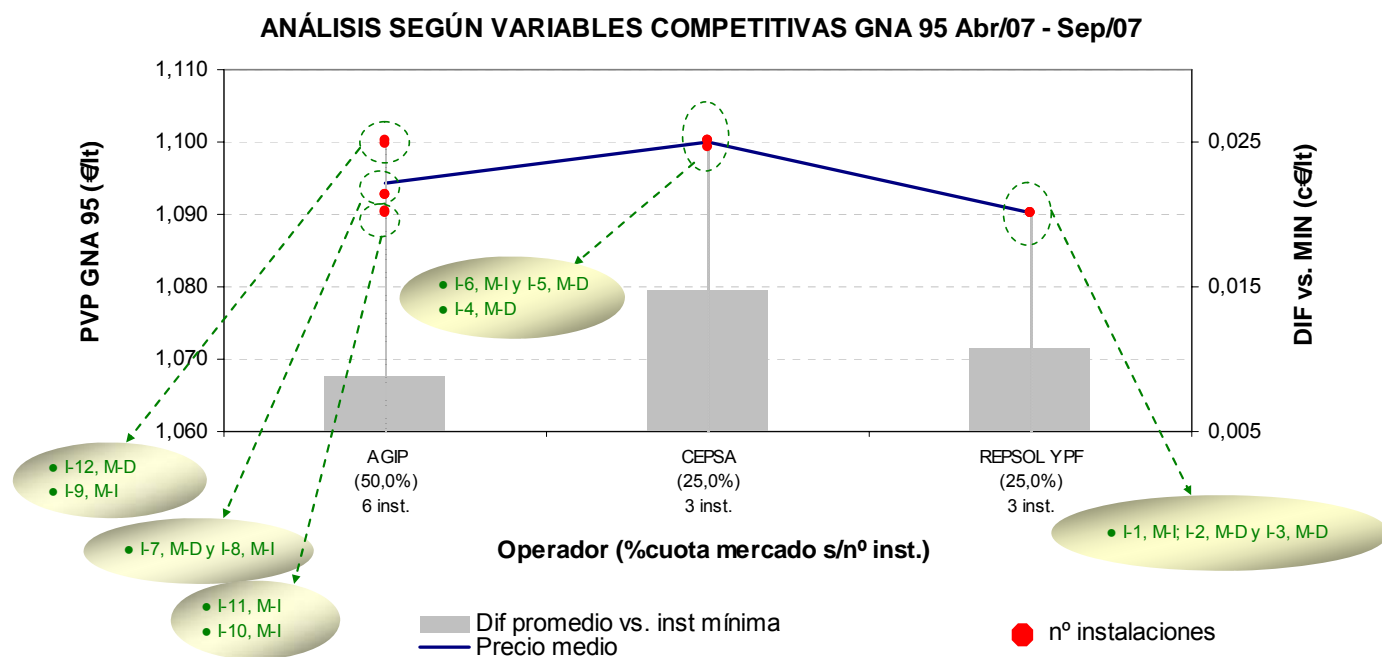
- Durante el periodo abril/septiembre de 2007, el precio de venta al público (PVP) aplicado en los tramos de autopista de peaje seleccionados, tanto para la gasolina 95 como para el gasóleo A, se sitúa por encima de la media nacional. La diferencia promedio de precios es superior en el caso del gasóleo A que en el de la gasolina 95 (-2,83 c€/lt y -2,35 c€/lt, respectivamente).
- En relación al margen bruto de comercialización (PAI-Ci), es superior en los tramos de autopista seleccionados respecto al resto del territorio nacional, con diferencias de 1,12 c€/lt en el caso de la gasolina 95 y de 0,72 c€/lt en el caso del gasóleo A.

## **7 ANALISIS SEGÚN GRADO DE CONCENTRACION**

A continuación se representa la dispersión de precios aplicados en las instalaciones analizadas, agrupadas por operador, así como el precio medio del periodo abril/septiembre de 2007 de cada compañía, calculado como promedio de los precios diarios aplicados en la totalidad de las instalaciones que forman parte de su red, y la diferencia promedio del precio diario medio de cada operador respecto del precio diario más bajo establecido en el conjunto de instalaciones consideradas.

## 7.1 Gasolina 95 I.O.

Gráfico 6: Precios medios semestrales según parámetros competitivos



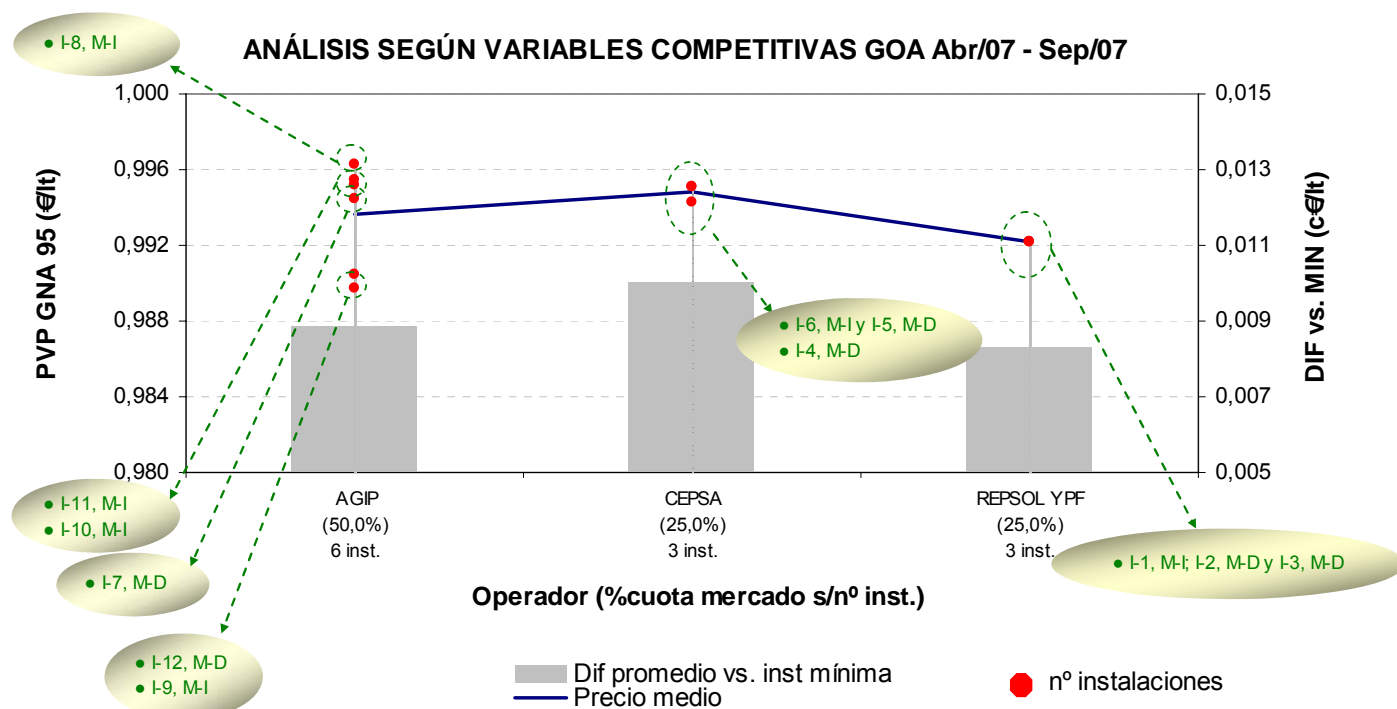
AGIP GNA95 Abr/07 - Sep/07 (€/lt)			
min	I-10	I	1,0903
	I-11	I	1,0904
	I-7	D	1,0927
	I-8	I	1,0927
	I-9	I	1,0998
max	I-12	D	1,1003
	<b>Promedio</b>		<b>1,0944</b>

CEPSA GNA95 Abr/07 - Sep/07 (€/lt)			
min	I-4	D	1,0993
	I-6	I	1,1003
max	I-5	D	1,1003
	<b>Promedio</b>		<b>1,0999</b>

REPSOL YPF GNA95 Abr/07 - Sep/07 (€/lt)			
min	I-1	I	1,0903
	I-3	D	1,0903
max	I-2	D	1,0903
	<b>Promedio</b>		<b>1,0903</b>

## 7.2 Gasóleo A

Gráfico 7: Precios medios semestrales según parámetros competitivos



AGIP GOA Abr/07 - Sep/07 (€/lt)			
min	I-9	I	0,9898
	I-12	D	0,9904
	I-7	D	0,9945
	I-10	I	0,9952
	I-11	I	0,9954
max	I-8	I	0,9963
<b>Promedio</b>			<b>0,9936</b>

CEPSA GOA Abr/07- Sep/07 (€/lt)			
min	I-4	D	0,9942
	I-6	I	0,9951
max	I-5	D	0,9951
<b>Promedio</b>			<b>0,9948</b>

REPSOL YPF GOA Abr/07 - Sep/07 (€/lt)			
min	I-1	I	0,9921
	I-3	D	0,9921
max	I-2	D	0,9921
<b>Promedio</b>			<b>0,9921</b>

## 8 CONCLUSIONES

Para la elaboración de este informe se han analizado los precios de venta al público aplicados durante el semestre abril/septiembre de 2007 en las 12 instalaciones de suministro de carburantes a vehículos ubicadas en ambos márgenes de la autopista de peaje Barcelona-La Junquera, de la que es concesionaria ABERTIS, que comprende la autopista autonómica C-33 (Barcelona-Montmeló) y el tramo de la autopista estatal AP-7 que discurre entre Montmeló y La Junquera.

La mitad de las instalaciones pertenecen a la red de AGIP y las 6 restantes se reparten equitativamente entre REPSOL YPF y CEPSA, todas ellas con vínculo COCO. En el margen izquierdo se ubican 4 instalaciones de AGIP, 1 de CEPSA y 1 de REPSOL YPF y en el derecho 2 instalaciones de cada operador.

En atención a las circunstancias diferenciales concurrentes en la demanda, la oferta y las condiciones de acceso, se puede afirmar, como ha hecho la Comisión Europea, que la distribución minorista de carburantes a través de instalaciones de suministro a vehículos enclavadas en autopistas de peaje está marcada por un déficit de competencia entre operadores. Dado el similar grado de integración vertical de los operadores (con una estructura de costes muy parecida entre ellos y fácilmente identificables) y el elevado grado de transparencia en precios (que permite anticipar y reaccionar a las acciones de los competidores), existe una escasa motivación para competir en precios, atenuada aún más por la inelasticidad de la demanda al nivel de precios de los carburantes.

En concreto, en la autopista analizada, aún existiendo un número de operadores (3) superior al habitual en los restantes tramos de autopistas españolas (donde sólo compiten 1 o 2 operadores), se ha observado lo siguiente:

- La diferencia existente entre los precios diarios aplicados en la totalidad de las instalaciones analizadas se sitúa, en promedio, en 1,91 c€/lt para el caso de la gasolina 95 y en 1,47 c€/lt para el del gasóleo A.
- Los precios de venta al público son superiores a los correspondientes a la media nacional durante la totalidad del periodo analizado con promedios de 2,35 c€/lt en el caso de la gasolina 95 y 2,83 c€/lt en el del gasóleo A.

- El margen de comercialización también resulta, en promedio, superior al de la media nacional para ambos carburantes (1,12 c€/lt y 0,72 c€/lt, respectivamente).

No obstante, durante más del 90% de los días analizados el número de alternativas de precios distintos se sitúa entre 4 y 6 (con un máximo de 7), si bien, por otra parte, el precio diario más frecuente se posiciona, en promedio, más próximo al precio diario máximo que al mínimo.

Se ha comprobado, además, que el margen y la ubicación no son factores determinantes para la fijación de los precios por parte de cada operador en las estaciones de servicio integradas en sus correspondientes redes de distribución.

Por instalaciones, las que más veces aplican el precio diario más bajo a lo largo del periodo analizado son las 3 pertenecientes a la red de REPSOL YPF para el caso de la gasolina 95 y 2 de las de la red AGIP para el caso del gasóleo A. Por su parte, las instalaciones en las que se ha aplicado un mayor número de días el precio más alto son 2 de AGIP y las 3 de CEPSA para la gasolina 95, sin que ninguna estación de servicio destaque especialmente en cuanto al número de días en que aplique el precio máximo para el gasóleo A.

Por compañías, el operador cuyo precio medio diario ha sido el más alto durante un mayor número de días del periodo analizado es CEPSA mientras que la compañía cuyo precio medio diario ha sido el más bajo durante la mayor parte del periodo considerado es REPSOL YPF.

Finalmente, se ha podido comprobar que los preceptivos carteles informativos sobre distancia a las áreas de servicio más próximas y sobre tipo, precio y marca de los carburantes comercializados en las instalaciones de suministro en ellas ubicadas, no siempre contenían información actualizada sobre precios, quedando regulada esta materia en la normativa vigente en materia de carreteras.



# **ANEXO I**

## **TABLA DE INSTALACIONES**

INST.	Nº REGISTRO	OPERADOR	MARGEN (1)	ORIGEN	VÍNCULO	RÓTULO	DIRECCIÓN	DISPONIBILIDAD PRECIOS (2)
I-1	CAT15737	REPSOL YPF	I	Representante (Operador)	COCO	REPSOL	AP-7, km 87 ; MAÇANET DE LA SELVA ; GERONA	01/04/07-30/09/07
I-2	CAT31515	REPSOL YPF	D	Representante (Operador)	COCO	REPSOL	AP-7, km 7; LA JUNQUERA; GERONA	01/04/07-30/09/07
I-3	CAT31627	REPSOL YPF	D	Representante (Operador)	COCO	REPSOL	AP-7, km 35; GARRIGAS; GERONA	01/04/07-30/09/07
I-4	CAT15734	CEPSA	D	Representante (Operador)	COCO	CEPSA	C-33, km 82,5; MONTCADA I REIXAC; BARCELONA	01/04/07-30/09/07
I-5	CAT1710077	CEPSA	D	Representante (Operador)	COCO	CEPSA	AP-7, km 85; MAÇANET DE LA SELVA ; GERONA	01/04/07-30/09/07
I-6	CATRES-02399/95	CEPSA	I	Representante (Operador)	COCO	CEPSA	AP-7, km 35; GARRIGAS; GERONA	01/04/07-30/09/07
I-7	CAT17/10547	AGIP	D	Representante (Operador)	COCO	AGIP	AP-7, km 70,5;RIUDELLOTS DE LA SELVA; GERONA	01/04/07-30/09/07
I-8	CAT17/10548	AGIP	I	Representante (Operador)	COCO	AGIP	AP-7, km 70,5;RIUDELLOTS DE LA SELVA; GERONA	01/04/07-30/09/07
I-9	CAT31.513	AGIP	I	Representante (Operador)	COCO	AGIP	AP-7, km 7; LA JUNQUERA; GERONA	01/04/07-30/09/07
I-10	CATRES-40-617/95	AGIP	I	Representante (Operador)	COCO	AGIP	C-33, km 82,5; MONTCADA I REIXAC; BARCELONA	01/04/07-30/09/07
I-11	CATRES-41-541/95	AGIP	I	Representante (Operador)	COCO	AGIP	AP-7, km 117; LLINARS DEL VALLES; BARCELONA	01/04/07-30/09/07
I-12	CATRES-41-542/95	AGIP	D	Representante (Operador)	COCO	AGIP	AP-7, km 117; LLINARS DEL VALLES; BARCELONA	01/04/07-30/09/07

(1) Se entiende por margen derecho el sentido sur “La Junquera-Barcelona” y por margen izquierdo el sentido norte “Barcelona-La Junquera”.

(2) Dado que no se dispone de una muestra con el mismo número de datos de precios para cada instalación, se han homogeneizado los datos para contar con información sobre precios para cada día del periodo analizado. A tal efecto, se ha considerado el mismo precio desde el día de su entrada en vigor hasta el siguiente día del que se dispone de información. Cabe señalar que en el caso de las instalaciones vinculadas a AGIP ha sido necesario completar hasta un máximo de 4 semanas con un mismo precio dada la falta de remisión de información por parte de este operador durante ciertos períodos.