



Comisión  
Nacional  
de Energía

**EXPEDIENTE INFORMATIVO SOBRE  
EVOLUCIÓN DE LOS PRECIOS Y  
MÁRGENES DE COMERCIALIZACIÓN  
DE LOS CARBURANTES DE  
AUTOMOCIÓN EN ESPAÑA  
(ENERO 2008 – ABRIL 2009)**

18 de diciembre de 2009



## ÍNDICE

<b>1</b>	<b>OBJETO .....</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>ANTECEDENTES.....</b>	<b>2</b>
<b>3</b>	<b>EVOLUCIÓN DE LOS INDICADORES DE PRECIOS Y MÁRGENES DE COMERCIALIZACIÓN .....</b>	<b>4</b>
<b>4</b>	<b>ANÁLISIS EFECTUADO A PARTIR DE LA INFORMACIÓN REMITIDA POR LAS COMPAÑÍAS.....</b>	<b>12</b>
<b>5</b>	<b>CONSIDERACIONES PARTICULARES.....</b>	<b>27</b>
<b>6</b>	<b>CONCLUSIONES Y PROPUESTAS DE ACTUACIÓN.....</b>	<b>30</b>

## 1 OBJETO

El objeto del presente informe es presentar los resultados del análisis efectuado por encargo del Consejo de Administración de la CNE tras su sesión de 23 de octubre de 2008, en la que se acuerda la apertura de un expediente informativo sobre la evolución de los precios y márgenes de comercialización de la gasolina 95 I.O. y del gasóleo de automoción en España a raíz de los niveles observados a partir de mediados de julio de 2008 y su comparativa con la Unión Europea.

## 2 ANTECEDENTES

La Dirección de Petróleo viene elaborando desde el año 2001 informes mensuales<sup>1</sup> (en adelante, informes macro) en los que analiza los precios de los dos carburantes de mayor consumo, gasolina 95 I.O. (en adelante, gasolina 95) y gasóleo de automoción (en adelante, gasóleo A), en España y en la Unión Europea (UE), comparando la evolución mensual y anual de los precios antes de impuestos (PAI), de los precios de venta al público (PVP) y de los márgenes brutos de comercialización (PAI-Ci) de ambos carburantes, así como el PAI aplicado en España con el que hubiera resultado de emplear la antigua fórmula de cálculo de precios máximos vigente hasta 1998.

Los precios antes y después de impuestos considerados en estos informes, tanto para España como para el resto de países europeos, son los extraídos del “*Oil Bulletin*”, publicación de periodicidad semanal de la Dirección General de Energía y Transportes de la Comisión Europea que recoge la información sobre precios e impuestos de diversos productos petrolíferos que ha de ser remitida a este Organismo por los distintos Estados miembros<sup>2</sup>, siendo en el caso particular de España el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio (en adelante, MITyC) el encargado del tratamiento y envío de dicha información. Los precios publicados para la gasolina 95 y el gasóleo A corresponden al

---

<sup>1</sup> “*Supervisión macro estaciones de servicio: informe mensual de precios de los carburantes en España y UE*”.

<sup>2</sup> Decisión del Consejo de 22 de abril de 1999 sobre un procedimiento comunitario de información y consulta sobre los costes de abastecimiento de petróleo crudo y los precios al consumo de los productos petrolíferos (1999/280/CE); y Decisión de la Comisión de 26 de julio de 1999 por la que se aplica la Decisión 1999/280/CE del Consejo sobre un procedimiento comunitario de información y consulta sobre los costes de abastecimiento de petróleo crudo y los precios al consumo de los productos petrolíferos (1999/566/CE).

valor promediado de los precios vigentes cada lunes para estos carburantes en las instalaciones de suministro a vehículos a nivel nacional<sup>3</sup>, siendo, en cualquier caso, precios antes de la aplicación de posibles descuentos (PAI y PVP bruto).

Para el cálculo de los márgenes brutos de comercialización se emplean, por un lado, los PAI anteriormente mencionados obtenidos del “*Oil Bulletin*” y, por otro, las cotizaciones internacionales de referencia (Ci) de cada carburante que se consideran más representativas para España y los países de nuestro entorno, en función de los orígenes de los aprovisionamientos<sup>4</sup>.

Con ocasión de la elaboración de estos informes macro, basados en los indicadores de PAI y Ci anteriormente descritos, se observaron, desde mediados de julio de 2008, ciertos comportamientos inusuales en, por un lado, la evolución del indicador de precio antes de impuestos de los carburantes de mayor consumo comercializados a través del canal de estaciones de servicio y, por otro, en los niveles de márgenes brutos de comercialización (PAI-Ci) en España. Por ello, el Consejo de Administración de la CNE acordó, como se ha apuntado con anterioridad, el 23 de octubre de 2008 la apertura del expediente informativo cuyos resultados se plasman en el presente informe.

Con objeto de dar cumplimiento al mencionado acuerdo del Consejo, la Dirección de Petróleo recabó del sector los datos necesarios, remitiendo un escrito de solicitud de información a las 9 compañías con mayor cuota de mercado en la actividad de distribución de carburantes de automoción a través del canal de estaciones de servicio en España, por el que se les requería diversa información de carácter semanal referida a la gasolina 95 y gasóleo A comercializados a través de su red de distribución durante el año 2008<sup>5</sup>. Posteriormente, dicha solicitud se amplió al primer cuatrimestre del año 2009 dada

---

<sup>3</sup> En el caso particular de España, se excluyen los precios aplicados en la Comunidad Autónoma de Canarias y en las Ciudades Autónomas de Ceuta y Melilla dada su menor fiscalidad.

<sup>4</sup> España: 70% MED / 30% NWE; Europa (UE-14): 50% MED / 50% NWE. Se emplean promedios semanales de las cotizaciones medias diarias de las siguientes referencias internacionales: 1) GNA 95: Premium Unleaded NWE CIF ARA Platt`s y Premium Unleaded 50 ppm MED CIF Cargoes Platt`s; y 2) GO-A: ULSD 50 ppm NEW CIF ARA Platt`s y ULSD 50 ppm MED CIF Cargoes Platt`s. Desde el 1-ene-09 estas cotizaciones se han sustituido por las correspondientes a los carburantes con contenido en azufre de 10 ppm.

<sup>5</sup> Quedan excluidos de la solicitud los datos referentes a las instalaciones de suministro a vehículos en las que el régimen de suministro al minorista es el de venta en firme con precio referenciado a cotización 22 de diciembre de 2009

la magnitud observada del diferencial de los márgenes brutos de comercialización registrados en España en relación con la media europea.

En el epígrafe siguiente (epígrafe 3) se detallan los comportamientos observados a partir de la evolución de los indicadores contemplados en los informes macro, con objeto de contrastarlos con las conclusiones extraídas del análisis efectuado a partir de la información solicitada a las compañías (epígrafe 4).

A continuación (epígrafe 5) se exponen ciertas consideraciones particulares derivadas de dicho contraste de resultados, para, por último, finalizar el informe (epígrafe 6) con una síntesis de las principales conclusiones extraídas como resultado del expediente informativo incoado así como con una serie de propuestas de actuación al respecto.

### **3 EVOLUCIÓN DE LOS INDICADORES DE PRECIOS Y MÁRGENES DE COMERCIALIZACIÓN**

Con ocasión de la elaboración de los informes de supervisión macro, que se vienen realizando desde el año 2001 con periodicidad mensual, se observaron, a partir de los indicadores de PAI y Ci a los que se ha hecho referencia en el epígrafe anterior, los siguientes comportamientos que, una vez comparados con la UE, motivaron la apertura del presente expediente informativo, focalizado en el periodo enero 2008-abril 2009:

**1) Un mantenimiento sostenido, durante todo el periodo referido, de los precios antes de impuestos promedios mensuales de los carburantes de automoción en España por encima de los correspondientes a las medias europeas UE-14 y UE-6<sup>6</sup> (con la excepción de los precios del gasóleo A en relación a la UE-14 durante el último cuatrimestre de 2008), tal y como se observa en los siguientes gráficos.**

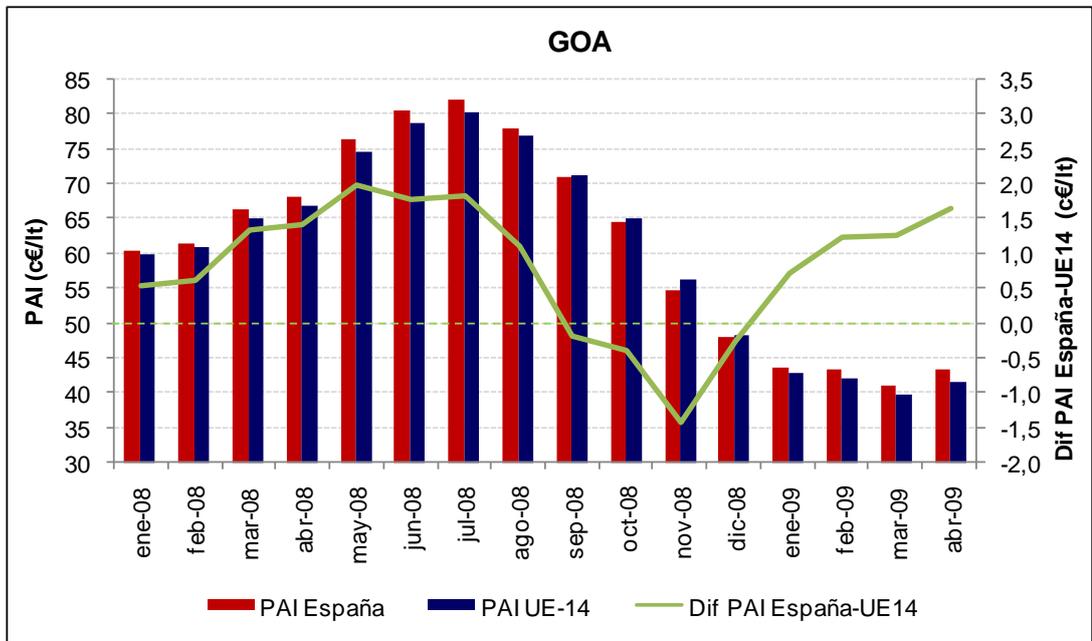
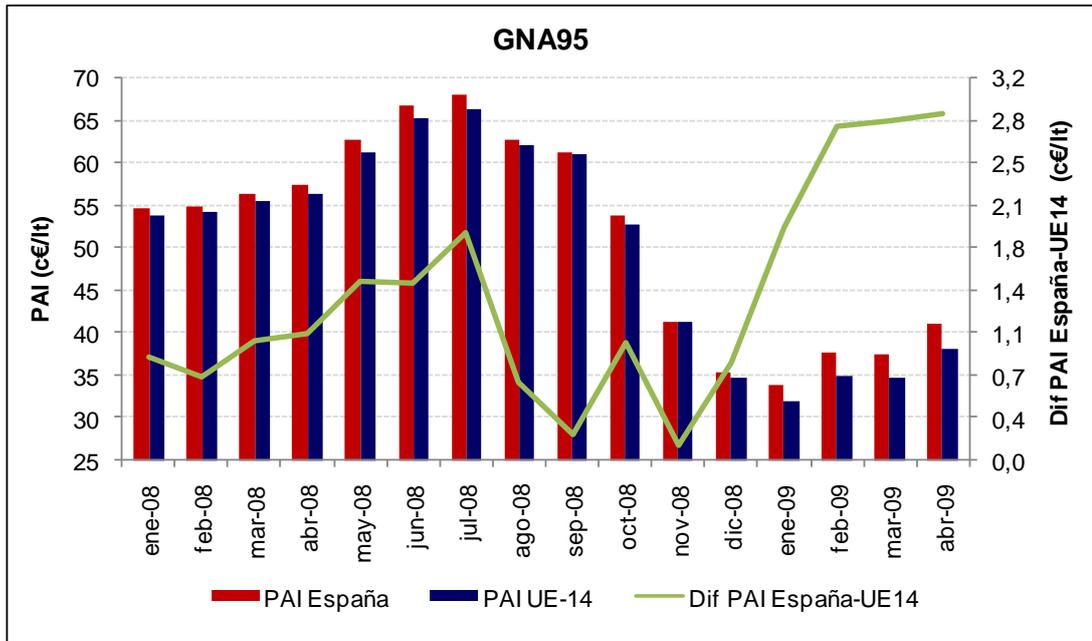
---

internacional, así como la información relativa a la gasolina 98 I.O. puesto que únicamente supone el 13% del mercado español de gasolinas y los precios reportados por los Estados miembros para su publicación en el "Oil Bulletin" no contemplan este carburante.

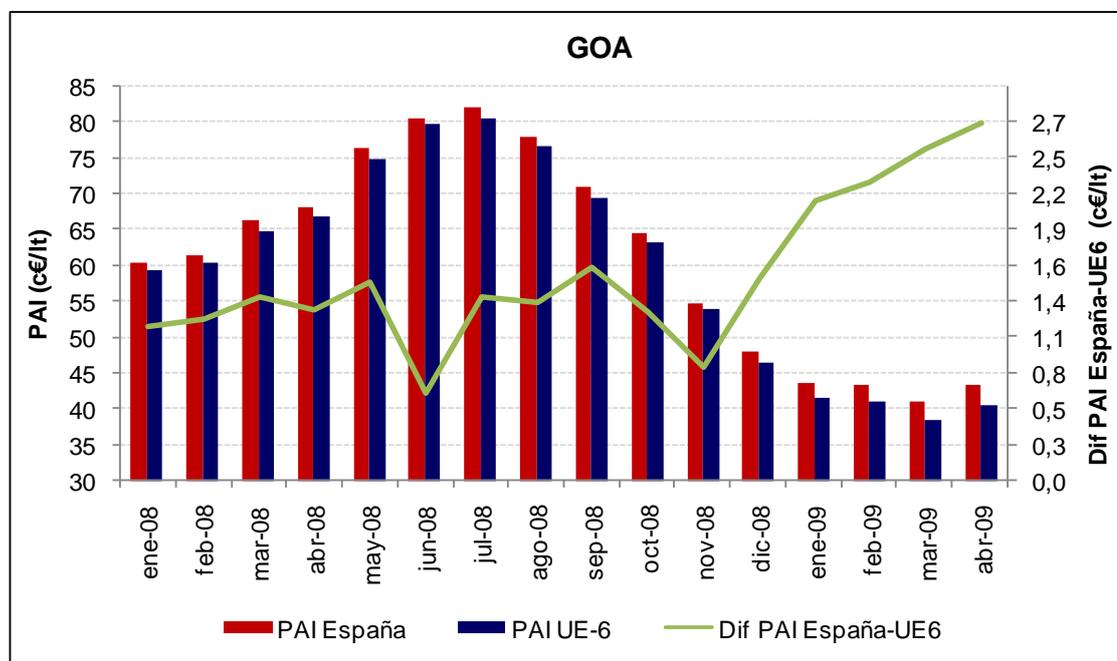
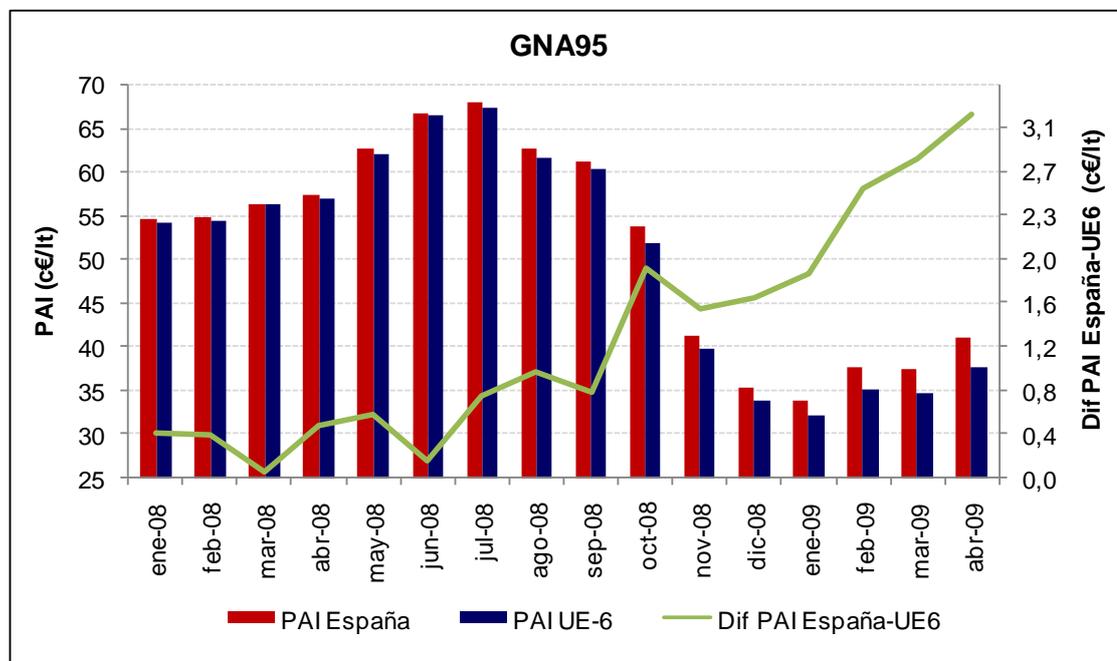
Se consideró oportuno abarcar en la solicitud el ejercicio 2008 completo con objeto de poder comparar con la situación anterior a la de la identificación de los hechos que motivaron la apertura del expediente informativo (julio de 2008).

<sup>6</sup> Alemania, Reino Unido, Francia, Bélgica, Holanda e Italia.

**Gráficos 3.1. y 3.2.: Evolución indicador de PAI promedio mensual España/UE-14. Gasolina 95 y Gasóleo A**



**Gráficos 3.3. y 3.4.: Evolución indicador de PAI promedio mensual España/UE-6. Gasolina 95 y Gasóleo A**



Cabe señalar especialmente, a este respecto, la significativa apertura de diferenciales de precios España vs. las medias europeas registrada durante el primer cuatrimestre del año 2009, sobre todo en el caso de la gasolina 95 (cuadros 3.1 y 3.3). Así, el diferencial

promedio mensual de precios España-UE14 se incrementa desde los 1,907 c€/lt registrados en enero de 2009 hasta los 2,849 c€/lt de abril en el caso de la gasolina 95 y desde los 0,713 c€/lt hasta los 1,646 c€/lt en el del gasóleo A. Por su parte, el diferencial promedio España-UE6 oscila entre los 1,823 y 3,237 c€/lt para la gasolina 95 y entre los 2,131 y 2,726 c€/lt para el gasóleo A.

### Cuadro 3.1.: Evolución del diferencial promedio mensual del indicador de PAI de España en relación a las medias europeas. Gasolina 95 y Gasóleo A

GNA 95 (c€/lt)	ene-08	feb-08	mar-08	abr-08	may-08	jun-08	jul-08	ago-08	sep-08	oct-08	nov-08	dic-08	ene-09	feb-09	mar-09	abr-09
PAI España	54,511	54,800	56,331	57,360	62,569	66,535	67,988	62,501	61,088	53,666	41,367	35,454	33,924	37,663	37,527	40,960
PAI UE-14	53,667	54,120	55,346	56,327	61,100	65,075	66,114	61,868	60,886	52,697	41,249	34,650	32,017	34,922	34,731	38,111
PAI UE-6	54,102	54,416	56,274	56,896	61,998	66,375	67,250	61,561	60,316	51,801	39,868	33,846	32,101	35,085	34,678	37,723

Dif PAI España-UE14	0,844	0,680	0,985	1,033	1,469	1,460	1,874	0,633	0,202	0,969	0,118	0,804	1,907	2,741	2,796	2,849
Dif PAI España-UE6	0,409	0,384	0,057	0,464	0,571	0,160	0,738	0,940	0,772	1,865	1,499	1,608	1,823	2,578	2,849	3,237

GOA (c€/lt)	ene-08	feb-08	mar-08	abr-08	may-08	jun-08	jul-08	ago-08	sep-08	oct-08	nov-08	dic-08	ene-09	feb-09	mar-09	abr-09
PAI España	60,528	61,567	66,367	68,251	76,530	80,617	82,055	78,125	71,036	64,680	54,914	48,142	43,631	43,465	41,153	43,302
PAI UE-14	60,014	60,957	65,034	66,848	74,556	78,842	80,249	77,033	71,225	65,082	56,353	48,415	42,918	42,231	39,903	41,656
PAI UE-6	59,354	60,342	64,966	66,956	75,019	79,953	80,662	76,764	69,405	63,394	54,054	46,608	41,500	41,186	38,630	40,576

Dif PAI España-UE14	0,514	0,610	1,333	1,403	1,974	1,775	1,806	1,092	-0,189	-0,402	-1,439	-0,273	0,713	1,234	1,250	1,646
Dif PAI España-UE6	1,174	1,225	1,401	1,295	1,511	0,664	1,393	1,361	1,631	1,286	0,860	1,534	2,131	2,279	2,523	2,726

2) Un incremento significativo del **margen bruto de comercialización** de ambos carburantes en España a mediados del mes de julio de 2008, situándose el margen semanal<sup>7</sup> por encima de los 15 c€/lt por primera vez desde septiembre de 2006.

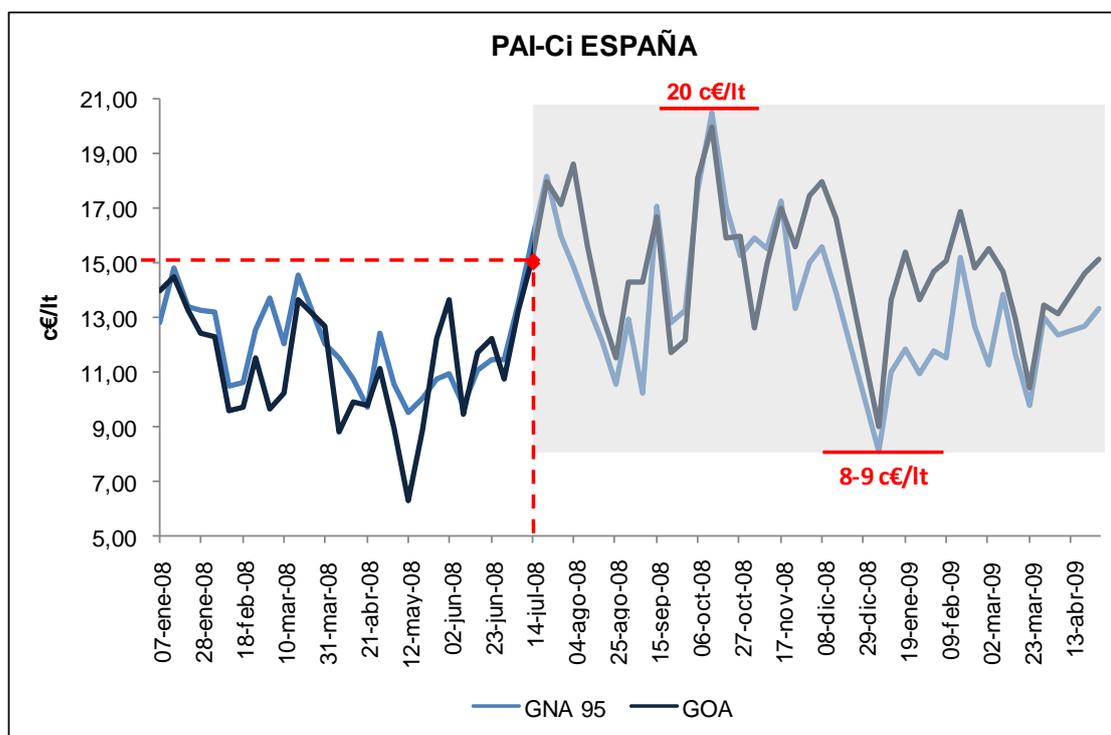
Con posterioridad, desde mediados de julio de 2008 hasta abril de 2009, se observó un mantenimiento del margen bruto de comercialización en España en valores comprendidos entre los 8 y 9 c€/lt, para la gasolina 95 y el gasóleo A respectivamente<sup>8</sup>, y el máximo histórico de 20 c€/lt alcanzado a mediados de octubre para ambos carburantes<sup>9</sup> (gráfico 3.5).

<sup>7</sup> Semana del 14 de julio de 2008.

<sup>8</sup> Semana del 5 de enero de 2009 (8,10 c€/lt para la gasolina 95 y 8,97 c€/lt para el gasóleo A).

<sup>9</sup> Semana del 13 de octubre de 2008 (20,49 c€/lt para la gasolina 95 y 19,96 c€/lt para el gasóleo A).

**Gráfico 3.5. y Cuadro 3.2: Evolución indicador de PAI-Ci España. Gasolina 95 y Gasóleo A**



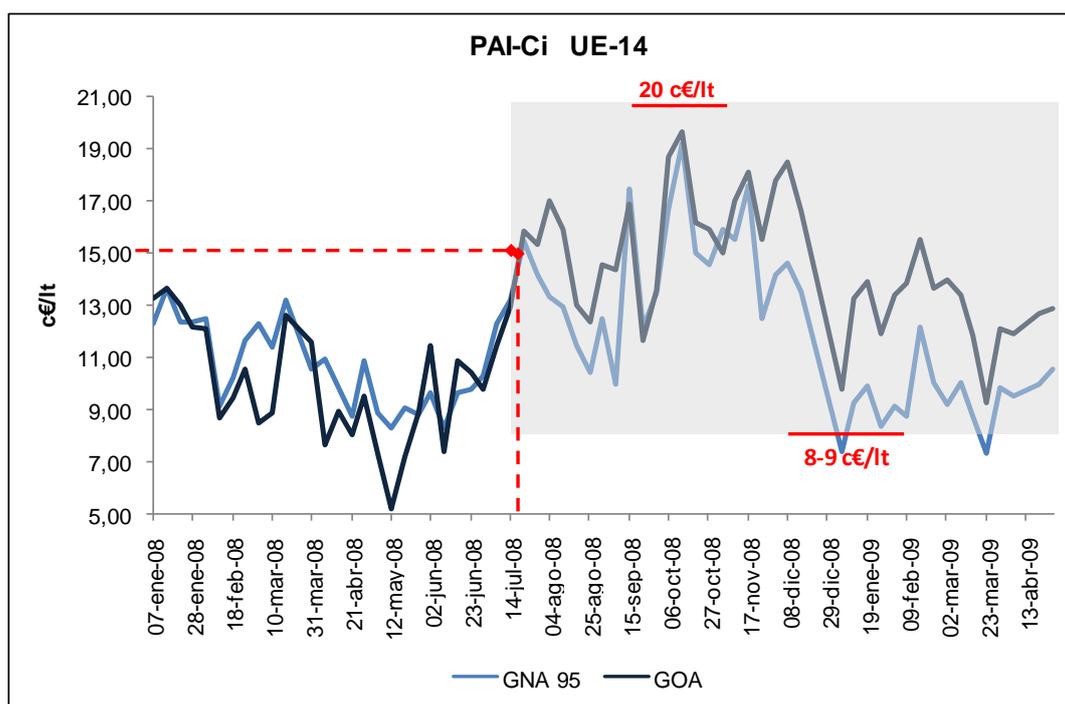
	PAI-Ci (c€/lt)		% 2S-08 vs. 1S-08 y 1C-09	
	GNA 95	GOA	GNA 95	GOA
<b>Promedio 1S-08</b>	11,74	11,08	25,89%	38,72%
<b>Promedio 2S-08</b>	<b>14,78</b>	<b>15,37</b>		
<b>Promedio 1C-09</b>	11,94	13,92	23,79%	10,42%

Tal y como se desprende del gráfico y cuadro anteriores, las mayores magnitudes del margen de comercialización en España se registran durante el segundo semestre de 2008. Así, el margen bruto promedio del segundo semestre de 2008 se sitúa en 14,78 c€/lt para la gasolina 95 y en 15,37 c€/lt para el gasóleo A, frente a los 11,74 y 11,08 c€/lt del primer semestre (+25,89% y +38,72%, respectivamente) y a los 11,94 y 13,92 c€/lt del primer cuatrimestre de 2009 (+23,79 % y +10,42%, respectivamente).

En Europa, al igual que en España, se registran márgenes brutos de comercialización superiores a los de ejercicios precedentes. Los siguientes gráficos y cuadros muestran la evolución del indicador de PAI-Ci de las medias europeas UE-14 y UE-6 durante el periodo de análisis para ambos carburantes. Si bien dicha evolución presenta un perfil 22 de diciembre de 2009

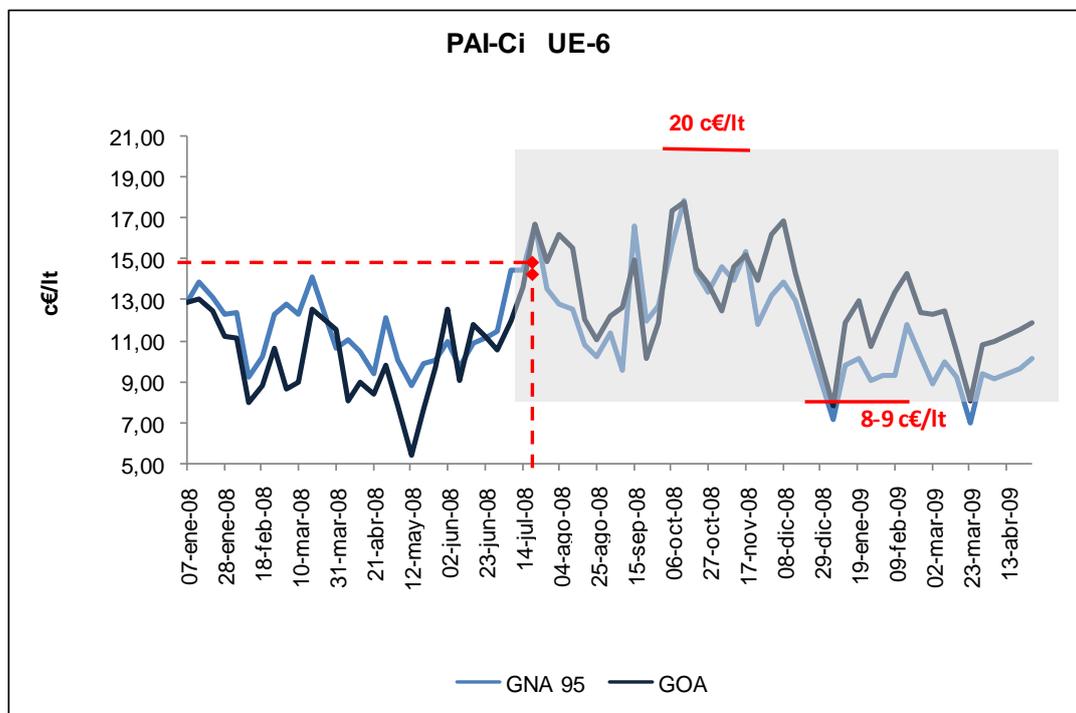
similar al español, las cotas alcanzadas por el margen de comercialización son más moderadas, fundamentalmente las correspondientes a la UE-6 (hecho que se corresponde con el funcionamiento de mercados más competitivos). En concreto, se observa que el nivel de los 15 c€/lt se supera con posterioridad al momento en que ocurre en España y que durante el periodo comprendido entre mediados de julio de 2008 y abril de 2009, el indicador de margen de comercialización europeo no llega a alcanzar el nivel máximo de España (20 c€/lt) y se posiciona, en ocasiones, por debajo de nuestro nivel mínimo (8-9 c€/lt). Las mayores magnitudes del margen se registran, igualmente, durante el segundo semestre de 2008.

**Gráfico 3.6. y Cuadro 3.3: Evolución indicador de PAI-Ci UE-14. Gasolina 95 y Gasóleo A**



	PAI-Ci (c€/lt)		% 2S-08 vs. 1S-08 y 1C-09	
	GNA 95	GOA	GNA 95	GOA
<b>Promedio 1S-08</b>	10,62	9,90	31,17%	55,05%
<b>Promedio 2S-08</b>	<b>13,93</b>	<b>15,35</b>		
<b>Promedio 1C-09</b>	9,41	12,72	48,03%	20,68%

**Gráfico 3.7. y Cuadro 3.4: Evolución indicador de PAI-Ci<sup>10</sup> UE-6. Gasolina 95 y Gasóleo A**



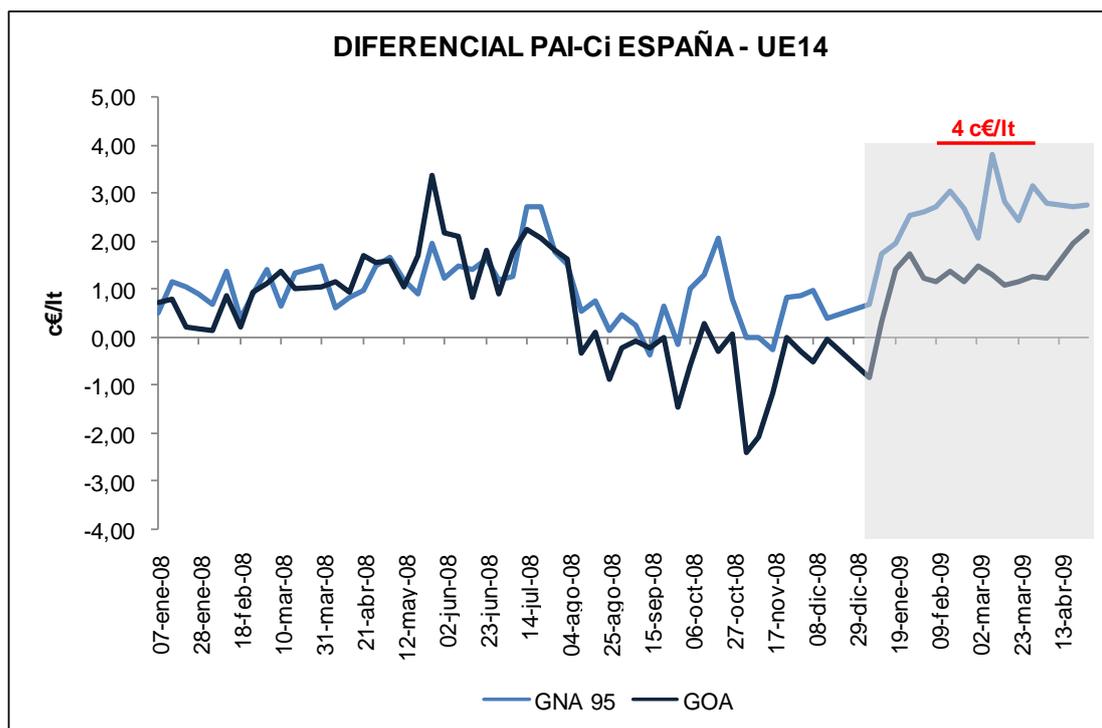
	PAI-Ci (c€/lt)		% 2S-08 vs. 1S-08 y 1C-09	
	GNA 95	GOA	GNA 95	GOA
<b>Promedio 1S-08</b>	11,29	10,03	19,49%	40,38%
<b>Promedio 2S-08</b>	<b>13,49</b>	<b>14,08</b>		
<b>Promedio 1C-09</b>	9,40	11,53	43,51%	22,12%

**3) Una apertura significativa del diferencial del margen bruto de comercialización en España frente a las medias europeas UE-14 y UE-6 durante el primer cuatrimestre del año 2009, especialmente el correspondiente a la gasolina 95 que se posiciona en cotas**

<sup>10</sup> Ci UE-6: media ponderada, por volumen comercializado de cada carburante de automoción en el canal de estaciones de servicio, de las cotizaciones internacionales de referencia que se han considerado más representativas de cada país integrante de la UE-6: Alemania (100% NWE), Reino Unido (100% NWE), Francia (50%NWE, 50% MED), Bélgica (100% NWE), Holanda (100% NWE) e Italia (100% MED). El análisis de la evolución del indicador de PAI-Ci de la UE-6 se ha realizado también considerando como Ci la media aritmética de las cotizaciones internacionales de referencia de los seis países. El resultado de dicho análisis no se muestra en el presente informe pues las dos posibles metodologías de cálculo de la Ci de la UE-6 revelan las mismas conclusiones.

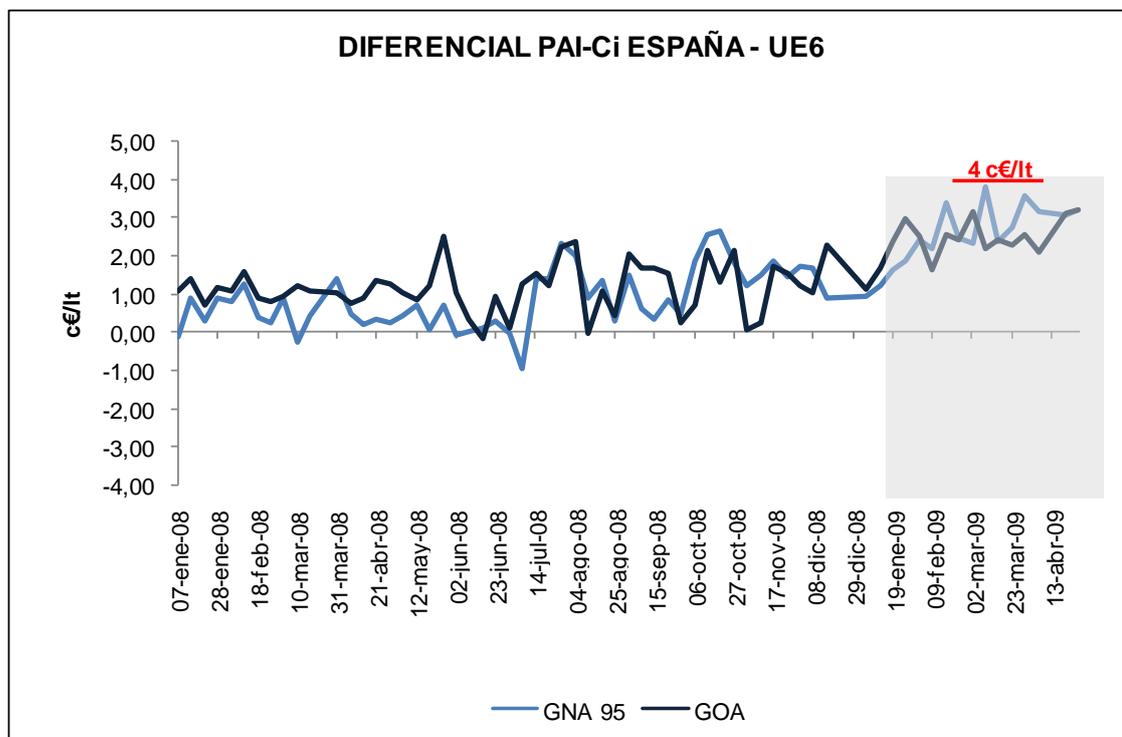
cercanas a los 4 c€/lt en marzo de 2009<sup>11</sup>, tal y como se observa en los siguientes gráficos.

**Gráfico 3.8.: Evolución del diferencial España-UE14 del indicador de PAI-Ci. Gasolina 95 y Gasóleo A**



<sup>11</sup> En la semana del 9 de marzo se registran diferenciales de margen bruto de comercialización España vs. UE-14 y España vs. UE-6 de 3,81 c€/lt y 3,82 c€/lt respectivamente. 22 de diciembre de 2009

**Gráfico 3.9.: Evolución del diferencial España-UE6 del indicador de PAI-Ci. Gasolina 95 y Gasóleo A**



#### 4 ANÁLISIS EFECTUADO A PARTIR DE LA INFORMACIÓN REMITIDA POR LAS COMPAÑÍAS

En el epígrafe actual se presenta un análisis centrado en la evolución de los márgenes brutos de comercialización de carburantes de automoción en el mercado español durante el periodo enero 2008-abril 2009 y su comparativa con la media europea.

Los márgenes brutos de comercialización a los que se hace referencia a lo largo de este epígrafe son los márgenes brutos del sector, es decir, los márgenes brutos obtenidos a partir de la información solicitada al efecto a las 9 compañías con mayor cuota de mercado en la distribución de carburantes de automoción a través del canal de estaciones de servicio, tal y como se ha apuntado en el epígrafe 2. Dicha información solicitada (relativa a Península y baleares) es la que a continuación se relaciona:

- Precio de venta antes de impuestos, tanto antes como después de descuentos (en adelante, PAI sector bruto o neto respectivamente)
- Cantidades totales vendidas
- Volumen de ventas sujeto a descuentos
- Información sobre aprovisionamientos: cantidades totales aprovisionadas y costes de aprovisionamiento (en adelante, CMP), calculados como costes medios ponderados por volumen de los aprovisionamientos internacionales y de las adquisiciones nacionales.

Por otro lado, igualmente a los efectos de este epígrafe, los datos europeos empleados para realizar la comparativa con nuestro país son los datos de los indicadores de precios y cotización internacional de referencia correspondientes a la media UE-14, por considerarse ésta la más representativa de los países de nuestro entorno, al englobar un mayor número de países que la UE-6.

Por tanto, en base a lo anterior, cabe señalar lo siguiente:

- 1) Los resultados del análisis relativo a España, podrían, en cierta medida, no ser completamente coincidentes con las conclusiones preliminares, obtenidas para nuestro país a partir de la observación de la evolución de los correspondientes indicadores antes mencionados (en adelante, PAI “*Oil Bulletin*” y Ci) que motivaron la apertura del presente expediente informativo, ya que se basan, tanto los datos de PAI como de coste de aprovisionamiento, en datos aportados por las compañías. El presente análisis, realizado a partir de estos datos, debería, en principio, reflejar de forma más cierta la realidad del mercado por las siguientes razones:
  1. El PAI sector empleado es el resultado de precios promedio ponderados por volumen de ventas frente al PAI “*Oil Bulletin*” que, para España, es el promedio nacional resultado de la media aritmética de los precios disponibles a través de la web del MITyC. Este PAI sector siempre se referirá al PAI bruto, esto es, sin considerar los descuentos, aspecto que se abordará específicamente más adelante (en el punto 6 de este epígrafe).
  2. En cuanto a los costes de aprovisionamiento, se ha empleado el coste que cada compañía ha remitido (CMP), frente a la cotización internacional de referencia

(Ci) que habitualmente sirve de indicador de los precios de gasolina 95 y gasóleo A en los mercados internacionales.

2) A efectos puramente metodológicos, la comparativa España vs. media europea UE-14 no presenta una total homogeneidad, dadas las distintas fuentes de información empleadas para España (datos aportados por las compañías) y Europa (indicadores de PAI y cotización internacional de referencia más representativa para el conjunto de los 14 países).

Para abordar el análisis de la evolución en España de los márgenes brutos de comercialización del sector (PAI sector-CMP), versus la del correspondiente indicador de margen bruto (PAI “*Oil Bulletin*”-Ci), e identificar las razones que pudieran motivar los posibles comportamientos diferenciales entre ambos, se ha analizado, en primer lugar, la evolución temporal del PAI sector-CMP en una doble vertiente, por un lado su valor absoluto y, por otro, su diferencial con el correspondiente a la media europea de referencia (UE-14).

En segundo lugar, se ha analizado el comportamiento de los dos componentes en los que se desglosa el margen bruto de comercialización (PAI sector y CMP) a fin de identificar si se ha producido una correcta traslación de las variaciones de las cotizaciones internacionales de referencia a los precios de los carburantes comercializados en las instalaciones de suministro a vehículos, la existencia de eventuales desviaciones en los costes de aprovisionamiento que no pudieran ser explicadas por las variaciones de dichas cotizaciones, así como otros aspectos diferenciales en relación a los comportamientos observados en los 5 ejercicios precedentes (años 2003 al 2007), periodo abordado y estudiado a raíz del expediente informativo incoado al efecto por acuerdo del Consejo de Administración de la CNE el 15 de noviembre de 2007<sup>12</sup>.

Finalmente, se evalúa la relación de las ventas con el margen bruto de comercialización y se cuantifica el efecto de los descuentos aplicados en los puntos de venta.

---

<sup>12</sup> Expediente informativo sobre evolución de los precios de los carburantes de automoción en España en relación con las medias europeas, aprobado por el Consejo de Administración de la CNE el 23 de julio de 2008 (Ref. web: 104/2008).

Las conclusiones que se extraen de la información de periodicidad semanal sobre precios, cantidades vendidas, descuentos, volúmenes sujetos a descuentos, costes de aprovisionamiento y cantidades aprovisionadas facilitada por las compañías, una vez analizada y sectorializada<sup>13</sup>, son las que se exponen a continuación. Como se ha explicado anteriormente, al ser información aportada por el sector a partir de la solicitud cursada, algunas de las observaciones vienen a confirmar las conclusiones ya apuntadas en los informes de supervisión macro mientras que otras presentan ciertas diferencias.

### **1.- Los márgenes brutos de comercialización del sector de la gasolina 95 y del gasóleo A durante el periodo enero 2008-abril 2009 son superiores a los registrados en ejercicios precedentes, tanto en España como en la media europea**

En España los márgenes brutos superan los 12 c€/lt en prácticamente la totalidad de las semanas del periodo enero 2008-abril 2009, frente a los 11 c€/lt promedio de los 5 años anteriores (11,16 c€/lt para la gasolina 95 y 10,61 c€/lt para el gasóleo A). Las mayores magnitudes del margen de la gasolina 95 se registran en 6 semanas puntuales del segundo semestre de 2008<sup>14</sup> en las que se superan los 15 c€/lt, mientras que las correspondientes al margen del gasóleo A se distribuyen, igualmente de forma puntual, a lo largo del periodo analizado, situándose en valores iguales o superiores a 15 c€/lt en un total de 11 semanas<sup>15</sup>.

En la UE-14 los márgenes brutos superan los 12 c€/lt fundamentalmente a partir de mediados de julio de 2008, posicionándose de nuevo por debajo de esta cota de forma sostenida durante el primer cuatrimestre de 2009 tan sólo en el caso de la gasolina 95. Estos niveles destacan frente al promedio de los 5 años anteriores que se sitúa en el entorno de los 10 c€/lt (10,49 y 10,08 c€/lt para la gasolina 95 y el gasóleo A, respectivamente). Tanto para la gasolina 95 como para el gasóleo A se registran márgenes superiores o iguales a los 15 c€/lt en un total de 8 y 16 semanas,

---

<sup>13</sup> Los datos del sector se han obtenido empleando como parámetro de ponderación las cantidades vendidas de cada carburante.

<sup>14</sup> Semanas del 7 y 14 de julio, 29 de septiembre, 6 de octubre, 3 de noviembre y 1 de diciembre de 2008.

<sup>15</sup> Semanas del 19 y 26 de mayo, 14 de julio, 29 de septiembre, 6 de octubre y 1 de diciembre de 2008, así como las semanas del 12 de enero, 2 y 9 de febrero, 23 de marzo y 20 de abril de 2009.

respectivamente, todas ellas concentradas en el segundo semestre de 2008<sup>16</sup>. Cabe señalar la cota cercana a los 20 c€/lt alcanzada en la semana del 13 de octubre de 2008 para ambos carburantes.

## **2.- El diferencial de los márgenes brutos de comercialización del sector de España frente a la media europea supera los valores registrados en ejercicios precedentes durante el periodo analizado, con la excepción del segundo semestre de 2008 para ambos carburantes**

El margen bruto de comercialización de la gasolina 95 supera al correspondiente a la media europea durante el periodo comprendido entre mediados de febrero de 2008 y mediados de julio de 2008 así como durante el primer cuatrimestre de 2009. Si bien su posición relativa frente a Europa en este periodo es la característica de ejercicios anteriores, la magnitud de su diferencial es superior, sobrepasándose los +2 c€/lt durante la práctica totalidad de las semanas (vs. el diferencial promedio de los cinco años anteriores de +0,68 c€/lt para la gasolina 95 y de +0,52 c€/lt para el gasóleo A). Las mayores magnitudes del diferencial se registran a lo largo del primer cuatrimestre de 2009 en el caso de la gasolina 95 y durante el primer semestre de 2008 para el del gasóleo A, llegándose a superar los 6 c€/lt en dos y tres ocasiones respectivamente<sup>17</sup>.

En términos económicos y para todo el periodo analizado (enero 2008-abril 2009), el diferencial del margen bruto de comercialización de España en relación al correspondiente a la media europea de referencia (UE-14) se valora e 78.404 miles de € para la gasolina 95 y en 114.777 miles de € para el gasóleo A. El siguiente cuadro muestra estas cifras para ambos carburantes así como su desglose en distintas fracciones del periodo temporal analizado.

---

<sup>16</sup> Gasolina 95: semanas del 21 de julio, 15 de septiembre, 6, 13 y 20 de octubre y 3, 10 y 17 de noviembre de 2008. Gasóleo A: semanas del 21 y 28 de julio, 4 y 11 de agosto y 15 de septiembre y semanas comprendidas entre el 6 de octubre y 15 de diciembre de 2008.

<sup>17</sup> Gasolina 95: semanas del 26 de enero y 23 de marzo de 2009. Gasóleo A: semanas del 12, 19 y 26 de mayo de 2008.

**Cuadro 4.1.: Valor económico del diferencial del margen bruto de comercialización España vs. UE-14. Gasolina 95 y Gasóleo A**

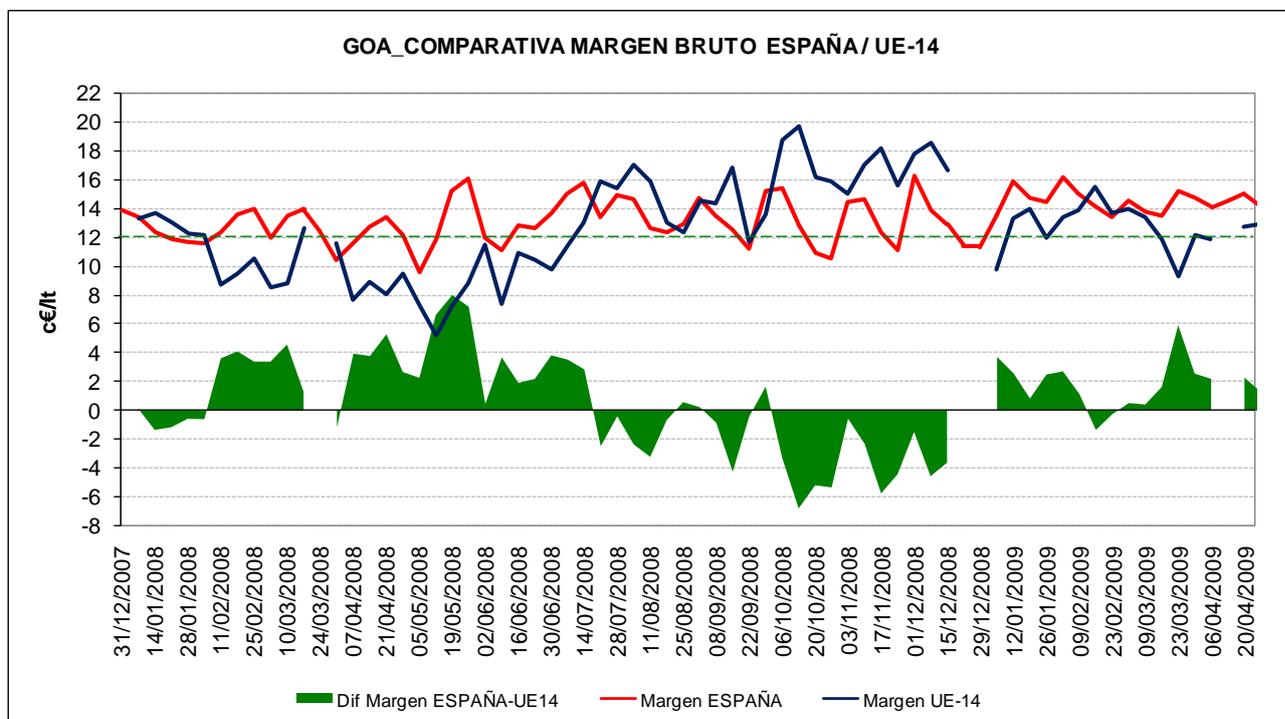
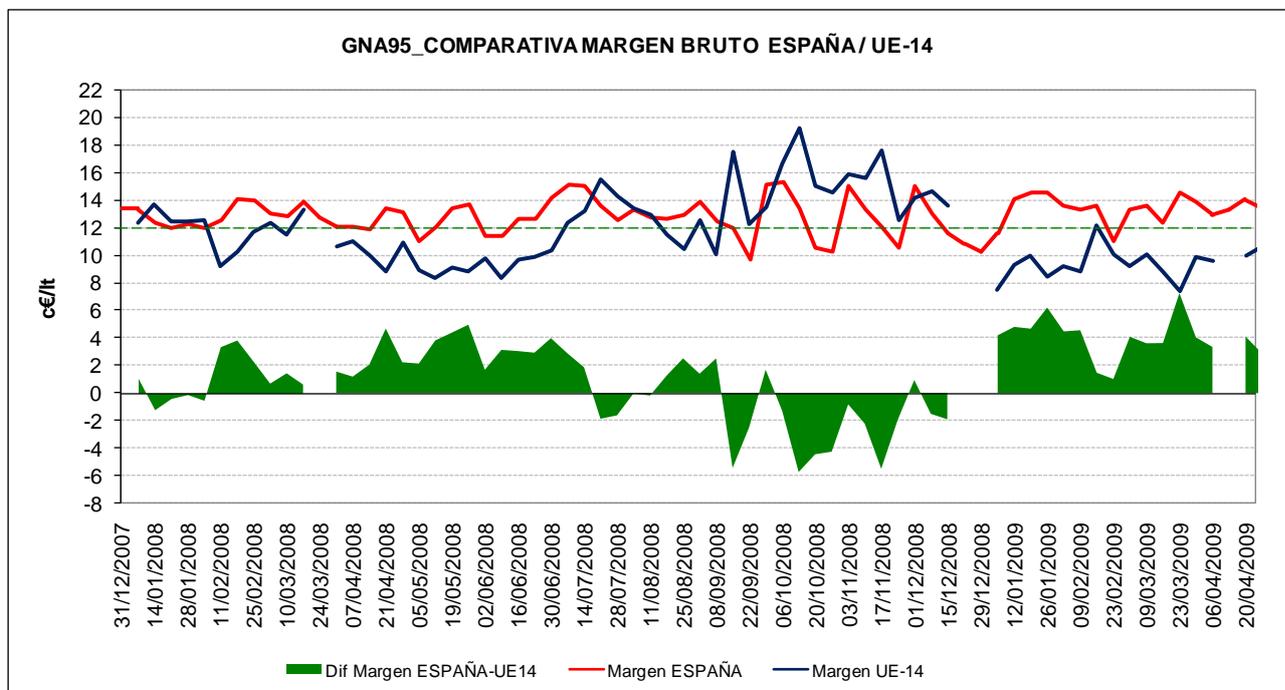
<b>GNA95</b>			
	<b>Dif Margen BRUTO España-UE14 (c€/lt)</b>	<b>VENTAS CANAL EE.S (m<sup>3</sup>)</b>	<b>DIF MARGEN ESPAÑA-UE14 (miles €)</b>
	media ponderada		
1S-08	1,88	2.341.136	44.126
2S-08	-0,76	2.465.431	-18.775
<b>2008</b>	<b>0,53</b>	<b>4.806.566</b>	<b>25.352</b>
<b>1C-09</b>	<b>3,56</b>	<b>1.490.404</b>	<b>53.053</b>
<b>2008 y 1C-09</b>	<b>1,25</b>	<b>6.296.970</b>	<b>78.404</b>
<b>GOA</b>			
	<b>Dif Margen BRUTO España-UE14 (c€/lt)</b>	<b>VENTAS CANAL EE.S (m<sup>3</sup>)</b>	<b>DIF MARGEN ESPAÑA-UE14 (miles €)</b>
	media ponderada		
1S-08	2,46	6.650.016	163.701
2S-08	-1,71	6.716.304	-114.963
<b>2008</b>	<b>0,36</b>	<b>13.366.320</b>	<b>48.738</b>
<b>1C-09</b>	<b>1,58</b>	<b>4.180.164</b>	<b>66.039</b>
<b>2008 y 1C-09</b>	<b>0,65</b>	<b>17.546.484</b>	<b>114.777</b>

(\*) NOTA: Valores sujetos a redondeo

**3.- El segundo semestre de 2008 parece presentar un comportamiento contrario al resto del periodo analizado**

Las conclusiones extraídas hasta este punto quedan plasmadas en los dos gráficos siguientes.

### Gráficos 4.1. y 4.2.: Análisis comparativo España/UE-14 del margen bruto. Gasolina 95 y Gasóleo A



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

De ellos se desprende, que el segundo semestre de 2008 parece presentar un comportamiento contrario al resto del periodo analizado. Así, mientras que dicho semestre se caracteriza por presentar los márgenes brutos de mayor magnitud, si bien con diferenciales negativos respecto a Europa, el resto del periodo destaca por los elevados diferenciales, aun siendo las cotas alcanzadas por los márgenes algo más moderadas. De forma particular se señalan las dos primeras semanas de julio de 2008, caracterizadas por presentar tanto elevados márgenes como elevados diferenciales de margen frente a Europa, semanas que motivaron la apertura del expediente informativo cuyos resultados ahora se presentan. No obstante, no hay que olvidar que estas observaciones se ven afectadas, en buena parte, por la ponderación sectorial (por volumen de ventas) realizada para la elaboración de este análisis, tal y como se explicará en el epígrafe 5.

#### **4.- El comportamiento de los precios de los carburantes explica mayoritariamente el comportamiento de los márgenes brutos de comercialización en España y su posición relativa frente a Europa**

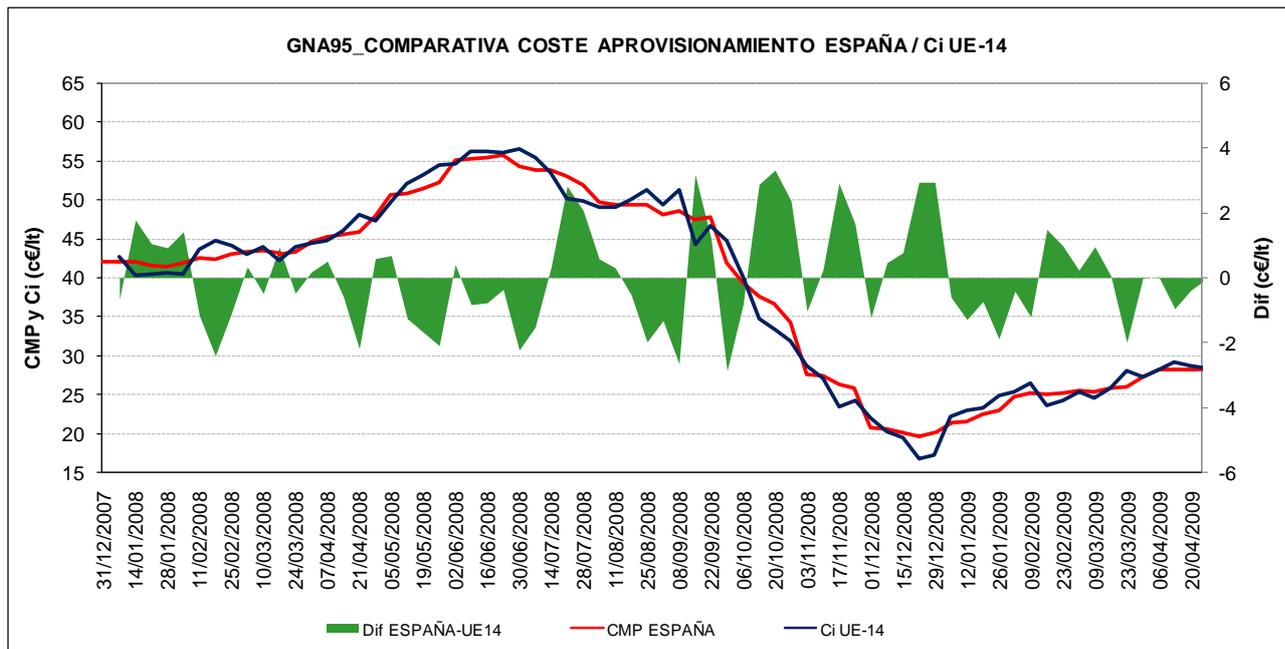
El comportamiento de los márgenes brutos de comercialización anteriormente descrito puede tener su explicación bien en la evolución de los PAI, bien en la del coste de aprovisionamiento de los carburantes comercializados o bien en una combinación de ambos efectos.

Como se ha concluido anteriormente, el 2S-08 presenta aspectos diferenciales en relación al resto del periodo analizado. Este comportamiento se observa en ambos componentes del margen, aunque no con la misma intensidad.

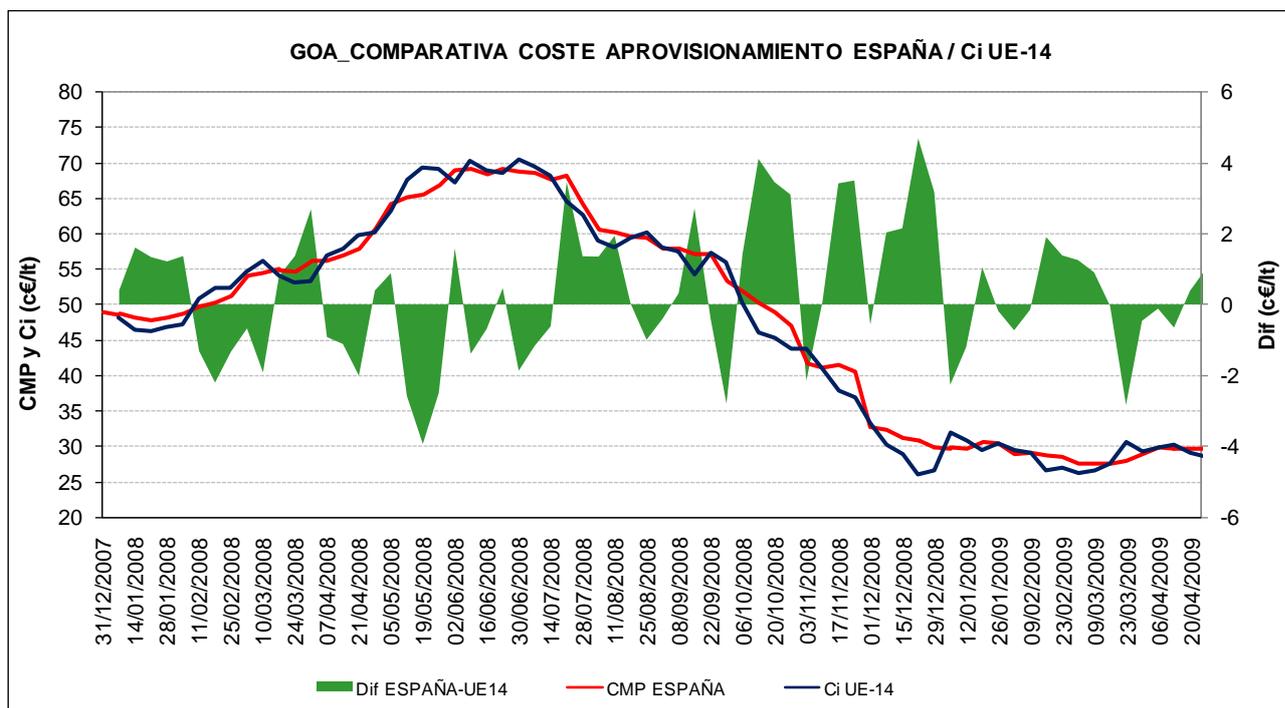
En relación al coste de aprovisionamiento, se observa (gráficos 4.3 y 4.4) que para ambos carburantes, durante el 2S-08 el coste de aprovisionamiento en España (CMP) es mayoritariamente superior a la cotización internacional de referencia (Ci) para la media

europea UE-14 (alcanzándose en algunas semanas puntuales diferencias del orden de +3/+4 c€/lt), en contraposición con el 1S-08 y 1C-09<sup>18</sup>.

**Gráficos 4.3. y 4.4.: Análisis comparativo España/UE-14 del coste de aprovisionamiento. Gasolina 95 y Gasóleo A**



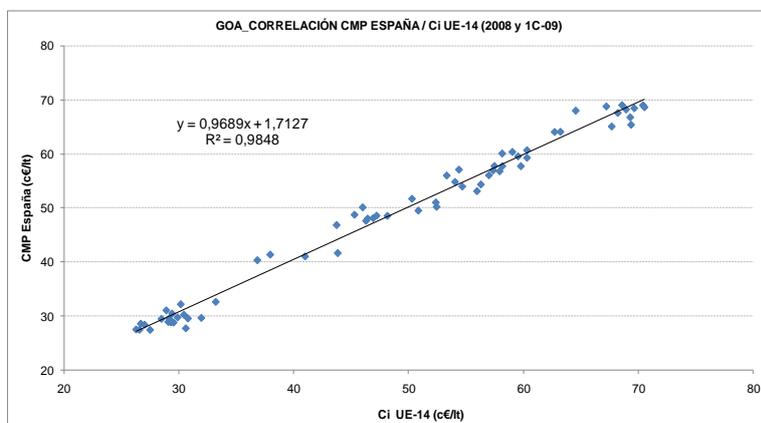
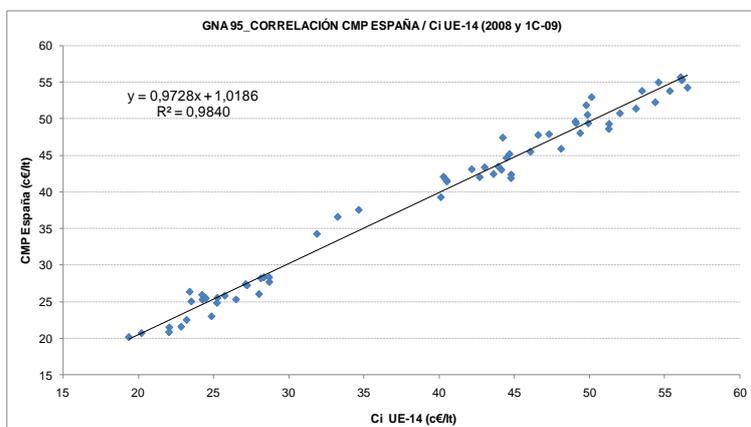
<sup>18</sup> Durante el 2S-08, la suma de áreas positivas (coste de aprovisionamiento en España superior al de la UE-14) supera al acumulado de áreas negativas (coste de aprovisionamiento en España inferior al de la UE-14) en 1,72 y 3,56 veces en el caso de la gasolina 95 y del gasóleo A, respectivamente.  
22 de diciembre de 2009



No obstante, tal y como muestran los siguientes gráficos (gráficos 4.5 y 4.6), a lo largo de todo el periodo analizado el coste de aprovisionamiento en España (CMP) presenta una alta correlación con las cotizaciones internacionales de referencia (Ci) de los carburantes comercializados en Europa.

Cabe señalar que esta misma conclusión ya se obtuvo en el expediente informativo incoado en noviembre de 2007, mencionado con anterioridad, si bien durante el periodo entonces analizado (2003-2007) no se detectó diferencial alguno entre las variables correladas. En esta ocasión, para el periodo enero 2008-abril 2009, se ha identificado un diferencial positivo (coste de aprovisionamiento en España (CMP) superior a las cotizaciones internacionales de referencia (Ci) en Europa) de aproximadamente 1 c€/lt en el caso de la gasolina 95 y próximo a los 2 c€/lt en el del gasóleo A.

## Gráficos 4.5. y 4.6.: Correlación coste de aprovisionamiento España/UE-14. Gasolina 95 y Gasóleo A



Esta clara indexación de los precios de los aprovisionamientos en España (CMP), tanto de la gasolina 95 como del gasóleo A, a las cotizaciones internacionales de referencia (Ci) permite explicar la evolución de este componente de coste a lo largo del periodo analizado en base al comportamiento del mercado, lo que se corresponde con el funcionamiento normal de un mercado abierto e internacional como es el de los derivados del petróleo y permite descartar la existencia de eventuales desviaciones en dichos costes de aprovisionamiento que no pudieran ser explicados por las variaciones de las citadas referencias.

Pese a existir indexación, no existe una identidad exacta, tal y como se comentará posteriormente en el epígrafe 5, entre la CMP y la Ci<sup>19</sup>. En términos económicos, el diferencial CMP-Ci arroja los valores que se indican en el siguiente cuadro, donde se muestra para ambos carburantes dicho diferencial, tanto en relación a la Ci representativa del mercado español (70% MED/30% NME) como a la correspondiente a la media europea de referencia UE-14 (50% MED/50% NWE).

<sup>19</sup> Nótese que las R<sup>2</sup> alcanzadas en ambos análisis (0,98) no comprometen conclusiones posteriores, con independencia del origen de las fuentes utilizadas.  
22 de diciembre de 2009

**Cuadro 4.2.: Valor económico del diferencial del coste de la materia prima en España (CMP) vs. cotización internacional de referencia (Ci). Gasolina 95 y Gasóleo A**

GNA95		
	CMP España-Ci España (miles €)	CMP España-Ci UE-14 (miles €)
1S-08	-7.083	-8.151
2S-08	10.652	10.220
<b>2008</b>	<b>3.569</b>	<b>2.070</b>
1C-09	-2.936	-2.247
<b>2008 y 1C-09</b>	<b>633</b>	<b>-177</b>

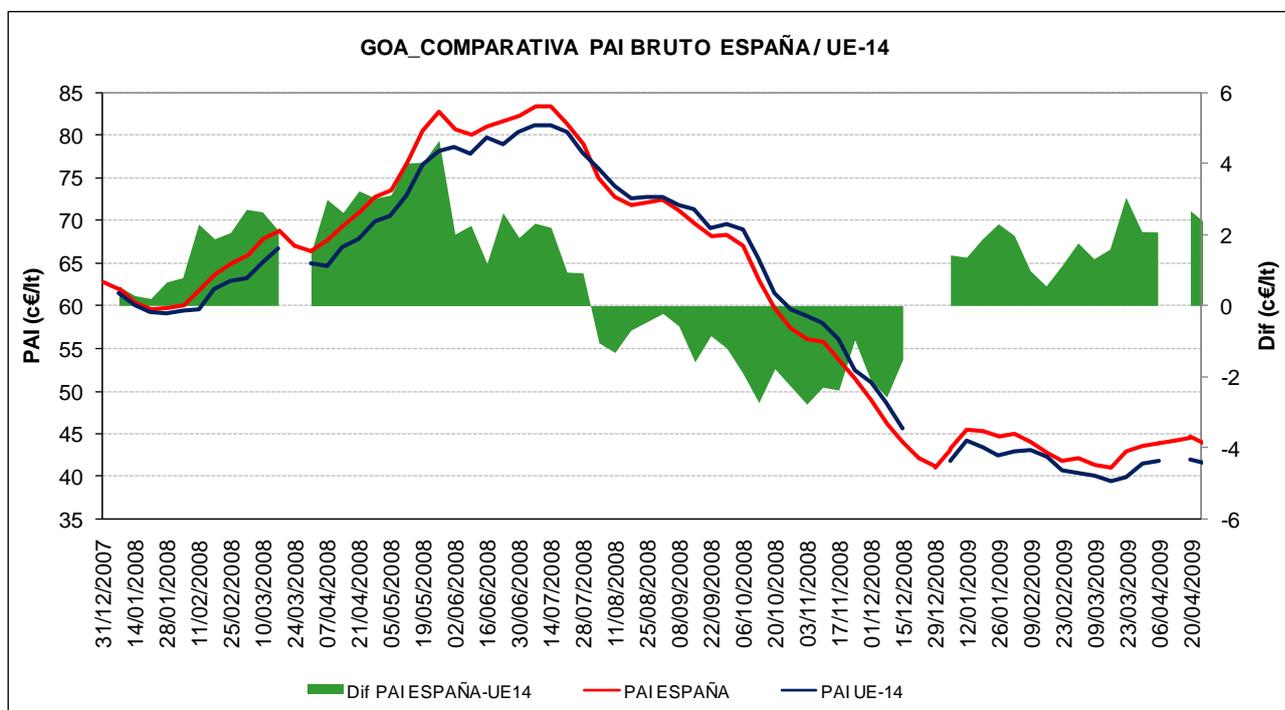
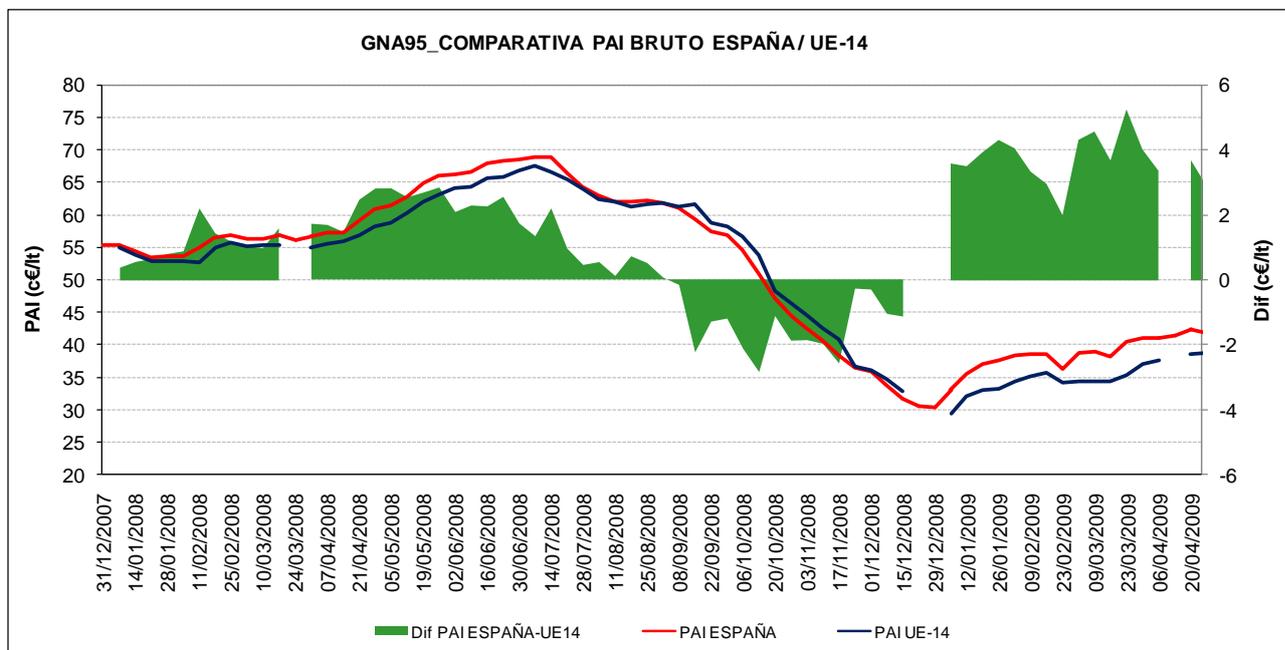
  

GOA		
	CMP España-Ci España (miles €)	CMP España-Ci UE-14 (miles €)
1S-08	-29.572	-23.660
2S-08	68.946	68.894
<b>2008</b>	<b>39.374</b>	<b>45.234</b>
1C-09	4.324	4.536
<b>2008 y 1C-09</b>	<b>43.699</b>	<b>49.770</b>

Por tanto, ha de ser el componente de precio el que mayoritariamente explica los hechos detectados en relación a la magnitud del margen bruto de comercialización en España y su posición relativa frente a Europa.

Los siguientes gráficos muestran la evolución del PAI sector bruto de ambos carburantes tanto en España como en la UE-14. De nuevo durante el 2S-08 se observa un comportamiento en relación a Europa diferente al habitual. Así, mientras que durante el 1S-08 y 1C-09 estos precios se posicionan en España por encima de la media europea, en línea con el comportamiento general observado en ejercicios anteriores si bien a una mayor distancia, durante el 2S-08 se sitúan por debajo de forma continuada.

### Gráficos 4.7. y 4.8.: Análisis comparativo España/UE-14 del PAI. Gasolina 95 y Gasóleo A



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

Los significativos diferenciales positivos de precios que se observan durante el 1S-08 y 1C-09, fundamentalmente en la gasolina 95, explican los elevados diferenciales de margen respecto a Europa registrados en estas fechas. Dado que estos periodos se caracterizan por una marcada tendencia alcista del mercado, es posible que en nuestro país se trasladaran a los precios las variaciones de los mercados internacionales de referencia con una mayor intensidad.

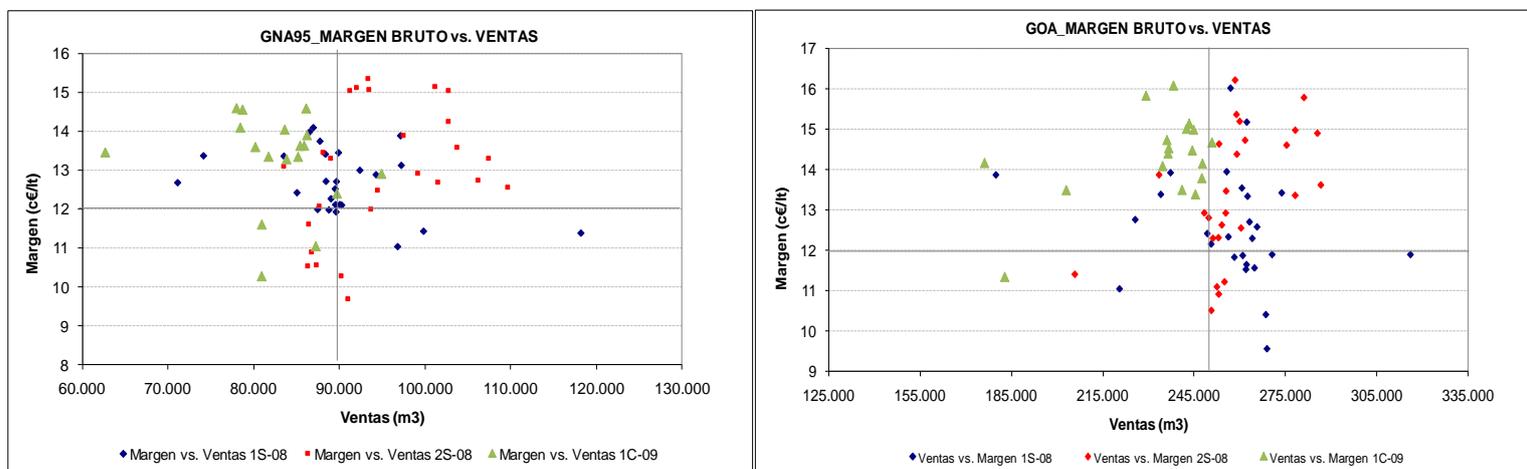
De forma análoga, durante el 2S-08, periodo caracterizado por una marcada tendencia decreciente del mercado, los decrementos de las cotizaciones internacionales fueron trasladados a los precios finales con una mayor intensidad en España, llegando a posicionarse éstos en cotas inferiores a las europeas. No obstante, las elevadas magnitudes registradas por los márgenes durante este semestre podrían presuponer que dichos decrementos no fueron trasladados en su totalidad a los precios, tanto en España como en la media europea.

#### **5.- En los periodos de mayores ventas se registran niveles de margen elevados**

En el consumo de carburantes de automoción existen ciertas semanas del año en las que, tradicionalmente, se registran mayores ventas. En concreto, se trata de las semanas coincidentes con los periodos vacacionales de Semana Santa (primer semestre del año) y, fundamentalmente, del verano (julio y agosto).

En línea con lo anterior y en el caso concreto del periodo analizado, la mayor parte de las semanas en las se sobrepasa la venta semanal promedio del periodo de análisis (90.000 m<sup>3</sup> para la gasolina 95 y 250.000 m<sup>3</sup> para el gasóleo A) pertenecen al 2S-08 (ver gráficos 4.9 y 4.10, puntos marcados en color rojo). En la mayoría de estas semanas el margen bruto de comercialización supera los 12 c€/lt.

**Gráficos 4.9. y 4.10.: Dispersión margen bruto vs. ventas. Gasolina 95 y Gasóleo A**



**6.- Los márgenes netos (después de descuentos) de comercialización de la gasolina 95 y del gasóleo A durante el periodo enero 2008-abril 2009 son superiores a los registrados en ejercicios precedentes en España, no siendo posible realizar un análisis análogo a nivel europeo**

A partir de los datos aportados por las compañías, se ha podido cuantificar el efecto de los descuentos aplicados en los puntos de venta sobre los valores observados del margen bruto. En promedio, y para el caso del gasóleo A en el que estos descuentos son más significativos, los descuentos suponen una disminución de los márgenes brutos observados de 1,42 c€/lt para la totalidad del periodo analizado, oscilando los decrementos semanales del margen entre los 1,61 y 1,07 c€/lt<sup>20</sup>.

Pese a ello, los márgenes de comercialización netos de descuentos de ambos carburantes, al igual que los márgenes brutos, son superiores a los registrados en ejercicios anteriores. Así los márgenes netos superan durante prácticamente la totalidad de las semanas del periodo analizado los 11 c€/lt en el caso del gasóleo A y los 12 c€/lt en el caso de la gasolina 95, frente a los valores promedio de los últimos 5 años de 9,41 y 11,04 c€/lt, respectivamente.

<sup>20</sup> Semanas del 16 de junio y del 22 de diciembre de 2008, respectivamente. La disminución del margen bruto por efecto de los descuentos aplicados en la gasolina 95 no supera en ninguna de las semanas del periodo analizado los 0,33 c€/lt. 22 de diciembre de 2009

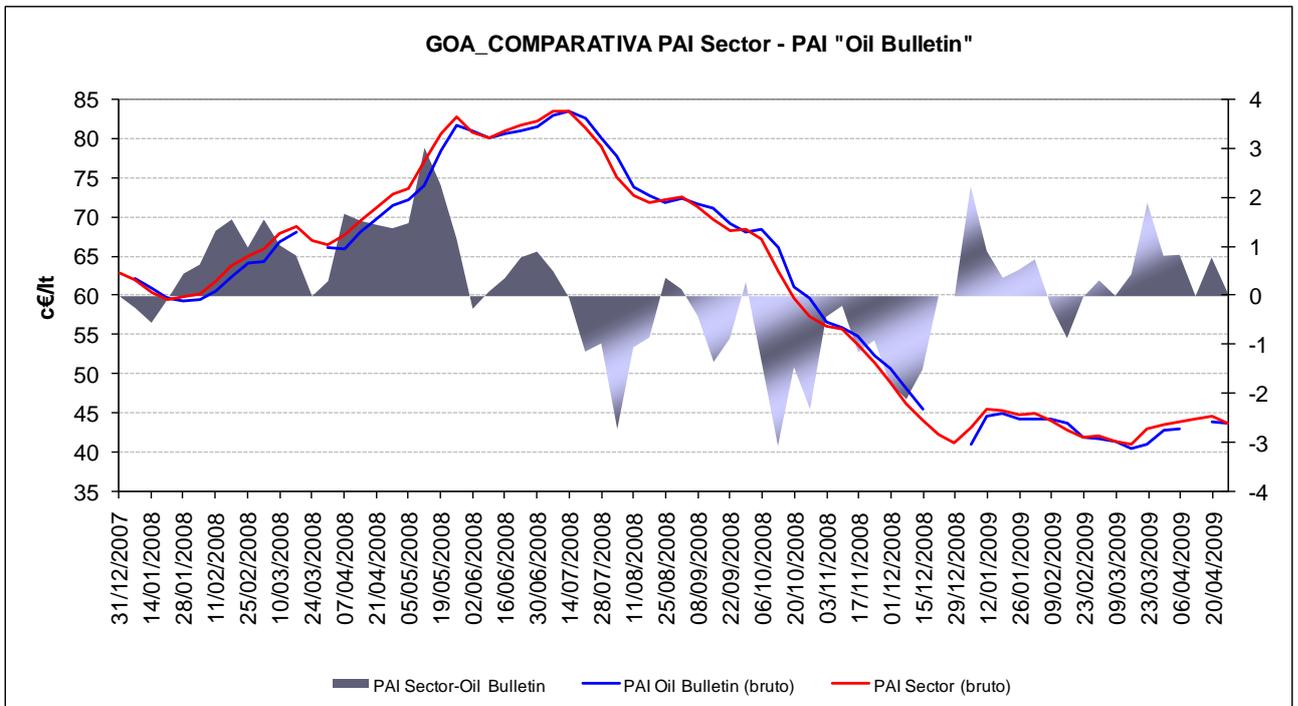
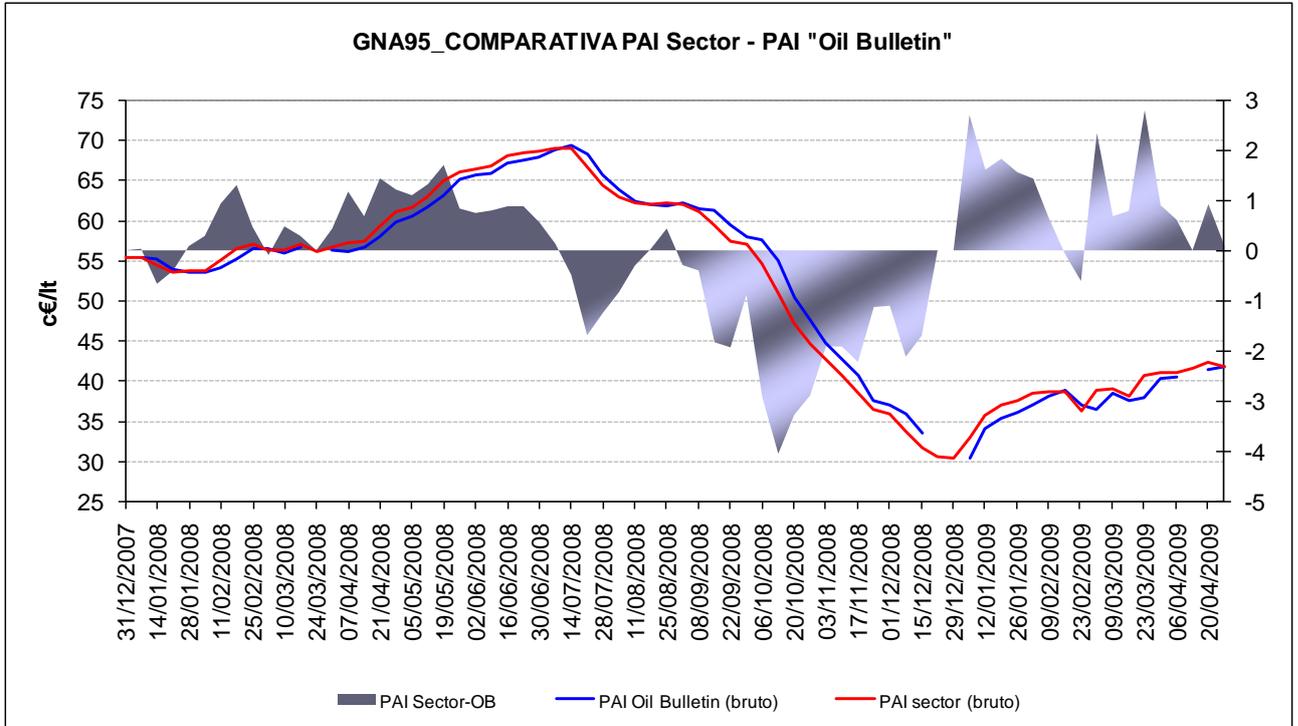
Cabe señalar en este punto que no es posible cuantificar el efecto de los descuentos sobre el valor del diferencial observado entre el margen de comercialización en España y la UE-14, dado que no se dispone de la información necesaria a nivel europeo.

## **5 CONSIDERACIONES PARTICULARES**

Las conclusiones expuestas en el epígrafe anterior presentan ciertas divergencias respecto a las inicialmente extraídas de los informes macro que motivaron la apertura del presente expediente informativo, debido a diferencias que la información aportada por las compañías para el periodo enero 2008-abril 2009 presenta en relación, por un lado, a los datos de precios procedentes de la fuente de información empleada para la elaboración de dichos informes ("*Oil Bulletin*"), y, por otro, a los comportamientos habituales observados en los 5 ejercicios anteriores para las dos variables analizadas (precios antes de impuestos y costes de aprovisionamiento).

En relación a los precios antes de impuestos (gráficos 5.1 y 5.2), se ha comprobado que los precios medios ponderados del sector son superiores durante todo el periodo a los publicados en el "*Oil Bulletin*", excepto durante el 2S-08, hecho que provoca que inicialmente se hubieran detectado para este semestre en ambos carburantes valores absolutos del margen superiores (motivándose así la apertura del expediente) y para el resto del periodo diferenciales de margen con Europa más moderados.

**Gráficos 5.1. y 5.2.: Comparativa PAI sector vs. PAI "Oil Bulletin". Gasolina 95 y Gasóleo A**



Las diferencias observadas (líneas roja y azul de los gráficos 5.1 y 5.2) se deben, como se ha reiterado, a la utilización de dos fuentes de información distintas (datos del sector proporcionados por las compañías e indicador del PAI extraído del “*Oil Bulletin*”).

Con objeto de hacer un ejercicio que permita asemejar, en cierta medida, el cálculo del PAI sector (resultado de ponderar con las ventas los precios medios ponderados aportados por cada compañía) al cálculo del PAI “*Oil Bulletin*” (precios medios aritméticos), se ha aislado el efecto de la ponderación sectorial<sup>21</sup>.

El resultado es que, incluso considerando un PAI sector calculado en base a unos criterios metodológicos más homogéneos con los que soportan el PAI “*Oil Bulletin*” (sin perjuicio de entrar a valorar la idoneidad de los mismos), se siguen observando diferencias entre las dos fuentes de información, si bien éstas, al considerar ahora un mismo peso para todas las compañías, se amplían para el 1S-08 y 1C-09 y, por el contrario, se estrechan para el 2S-08.

La explicación de estos comportamientos derivados de los efectos de la ponderación sectorial radica en el hecho de que los precios que las dos compañías con mayor cuota de mercado aplican en su red de estaciones de servicio, durante el periodo de análisis (enero 2008-abril 2009), se posicionan en la banda baja de precios del sector, en contraposición con la banda alta en la que se han situado tradicionalmente durante los últimos cinco años.

Respecto a los costes de aprovisionamiento, cabe destacar que durante el periodo analizado en el presente expediente informativo si bien éstos, como se ha indicado en el punto 4 del epígrafe 4, están correlados con las cotizaciones internacionales de referencia, existe un diferencial positivo entre ambas variables no observado en ejercicios precedentes.

---

<sup>21</sup> Es decir, se ha calculado, de forma expresa para este ejercicio, el PAI sector haciendo la **media aritmética** de los precios medios ponderados remitidos por cada una de las compañías a las que se les solicitó información.

## 6 CONCLUSIONES Y PROPUESTAS DE ACTUACIÓN

De lo anteriormente expuesto se extraen las siguientes conclusiones:

1. Con ocasión de la elaboración de los de los informes de supervisión que motivaron la apertura del presente expediente informativo (extraídos del “*Oil Bulletin*”), se observó a partir de los indicadores en ellos analizados para el periodo enero 2008-abril 2009 lo siguiente:
  - 1.1. Un mantenimiento sostenido de los indicadores de precios antes de impuestos promedios mensuales de los carburantes de automoción en España por encima de los de las medias europeas (excepto el gasóleo A vs. UE-14 durante el último cuatrimestre de 2008).
  - 1.2. Un incremento significativo del indicador de margen bruto de comercialización, tanto en España como en las medias europeas UE-14 y UE-6, a partir de mediados de julio de 2008, registrándose las mayores magnitudes del margen durante el segundo semestre de 2008. Los márgenes en Europa alcanzan en todo caso cotas más moderadas que en España, fundamentalmente los de la UE-6, hecho que se corresponde con el funcionamiento de mercados más competitivos.
  - 1.3. Una apertura significativa del diferencial del indicador del margen bruto de comercialización en España frente a las medias europeas UE-14 y UE-6 durante el primer cuatrimestre de 2009, especialmente en el caso de la gasolina 95.
2. La información aportada por las compañías para el periodo enero 2008-abril 2009 presenta ciertas divergencias en relación, por un lado, a los datos empleados para la elaboración de los mencionados informes de supervisión, y, por otro, a los comportamientos habituales observados en el sector durante los cinco ejercicios precedentes (2003-2007), periodo analizado a partir de la documentación facilitada por las compañías a raíz del expediente informativo incoado en noviembre de 2007.

3. Teniendo en cuenta la información enviada por las compañías (sin perjuicio de las consideraciones manifestadas en el primer punto), se ha observado a partir de ésta, una vez analizada y sectorializada, para ambos carburantes y en relación al periodo enero 2008-abril 2009, que:
  - 3.1. El margen bruto de comercialización es superior al observado en los cinco ejercicios precedentes, tanto en España como en la media europea, fundamentalmente durante el segundo semestre de 2008.
  - 3.2. El diferencial del margen bruto de comercialización de España frente a la media europea supera de forma significativa a los valores registrados en años anteriores, con la excepción del segundo semestre de 2008.
  - 3.3. El comportamiento de los márgenes brutos de comercialización en España y su posición relativa frente a Europa se explica mayoritariamente por el comportamiento de los precios de los carburantes y no por los efectos de las cotizaciones internacionales.
4. Los comportamientos y tendencias generales detectadas a partir de los indicadores analizados en los informes macro que motivaron la apertura del presente expediente informativo son coincidentes, desde un punto de vista cualitativo, en las observaciones derivadas del análisis realizado a partir de la información solicitada a las compañías (observaciones 2.2 y 2.3 son coincidentes en líneas generales con las observaciones 3.1 y 3.2).
5. Las circunstancias descritas en el punto 3 podrían, bien estar estrechamente relacionadas con las singularidades del mercado español puestas de manifiesto en el primer Informe anual de supervisión del mercado de hidrocarburos líquidos<sup>22</sup> y, más concretamente, con las características estructurales de la actividad de distribución de carburantes en nuestro país, o bien ser un reflejo de lo que está ocurriendo en el resto de mercados europeos.

---

<sup>22</sup> Aprobado por el Consejo de Administración de la CNE, sesión de 23 de julio de 2009. (Ref PA 011/09 en la web [www.cne.es](http://www.cne.es)).

Es por ello que se hace necesario ahondar en las causas que motivan el comportamiento diferencial del mercado español en el periodo de análisis, en relación con el europeo, con objeto de discernir si esta situación obedece a cambios en las particularidades del mercado español o en los distintos mercados que conforman la media europea (UE-14).

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

Finalmente, habría que profundizar en las distintas metodologías de cálculo que los Estados miembros emplean para la elaboración de la información contenida en el “*Oil Bulletin*”, dada la inexistencia de unos criterios comunes, concretos y definidos<sup>23</sup>.

En base a lo anterior se proponen las siguientes actuaciones:

1. En primer lugar y al objeto de investigar las razones que motivan la existencia de las diferencias entre la información aportada por las compañías, a raíz de este expediente informativo, y los datos de precios extraídos del “*Oil Bulletin*” (información oficial enviada por el MITyC a la UE como precios promedio de venta vigentes semanalmente en España), sería necesario revisar junto con el MITyC,

---

<sup>23</sup> Las Decisiones del Consejo de 22 de abril y 26 de julio de 1999, sobre un procedimiento comunitario de información y consulta sobre los costes de abastecimiento de petróleo crudo y los precios al consumo de productos petrolíferos, no establecen una metodología concreta para la elaboración de la información que los distintos Estados miembros han de reportar. Por un lado, la Decisión de 22 de abril de 1999 concreta que los precios que los Estados miembros han de reportar son “los niveles de precios más representativos que se apliquen realmente al consumidor” y que “*si la Comisión comprobare la existencia de anomalías o incoherencias en las informaciones que le sean comunicadas por los Estados miembros, podrá pedir a los Estados miembros que le permitan tener conocimiento de los procedimientos de cálculo o de evaluación en los que se basan las informaciones*”. Por otro, la Decisión de la Comisión de 26 de julio de 1999 establece que “los precios libres de impuestos y tasas que comunicarán los Estados miembros serán los precios aplicados con mayor frecuencia, resultantes de una media ponderada”.

organismo encargado del envío de la información de precios relativa a España, los aspectos metodológicos empleados para el cálculo de los precios de venta promedio nacionales.

2. Resulta necesario estudiar el comportamiento diferencial de los mercados europeos. Se propone, por ello, iniciar estudios comparativos de aquellos mercados que puedan asemejarse al entorno del mercado español. En concreto, resultaría oportuno un análisis de, al menos, el mercado francés y, adicionalmente, el alemán y británico. El objetivo de estos estudios sería determinar la existencia de posibles diferencias estructurales entre mercados que expliquen los distintos comportamientos en precios de venta al público de carburantes en estaciones de servicio.

Sin embargo, cabe señalar a este respecto, que si bien el regulador español tiene acceso directo a los datos del mercado nacional, lógicamente, no dispone de esta misma información para cada uno de los países europeos de nuestro entorno. Este déficit no debe impedir, en cualquier caso, intentar una aproximación utilizando aquellos mecanismos de estudio que, llegado el caso, se consideren más apropiados para abordar el conocimiento de los indicadores de la actividad que sean relevantes a los efectos de la comparación con el mercado español.

3. Proponer al MITyC que inste a la Unión Europea a la elaboración de un procedimiento comunitario de información que establezca una metodología con criterios comunes, concretos y definidos sobre los datos que los distintos Estados Miembros han de reportar en cuanto a niveles de precios al consumidor de productos petrolíferos, especificando de forma concisa el método de cálculo de los valores promediados.
4. Finalmente, una vez llevadas a cabo las actuaciones propuestas en los puntos 1 y 2, y analizada la nueva información resultante, si se concluyera que las diferencias identificadas no se justifican en aspectos mencionados anteriormente, como la metodología de cálculo de los precios o las características diferenciales del mercado español en relación con el europeo, la Comisión Nacional de Energía abordará las actuaciones que considere oportunas. Entre las mismas podrían incluirse, tanto la

solicitud de información específica a los operadores de mayor cuota de mercado en el marco de este expediente, como la elaboración de propuestas de modificación regulatoria encaminadas a la mejora del funcionamiento del mercado español de hidrocarburos líquidos dentro del Informe de supervisión anual correspondiente.