



Comisión
Nacional
de Energía

**INFORME A PETICIÓN DE LA COMISIÓN
NACIONAL DE LA COMPETENCIA
SOBRE LA OPERACIÓN DE
CONCENTRACIÓN CONSISTENTE EN LA
CREACIÓN DE UNA EMPRESA EN
PARTICIPACIÓN DE PLENAS
FUNCIONES CONTROLADA
CONJUNTAMENTE POR REPSOL
COMERCIAL DE PRODUCTOS
PETROLÍFEROS, S.A. Y BP OIL
ESPAÑA., S.A.U.**

20 de diciembre 2007

ÍNDICE

1. ANTECEDENTES

2. SOBRE LA OPERACIÓN OBJETO DE ESTE INFORME

- 2.1. Descripción de la operación**
- 2.2. Compañías participantes en la operación**
- 2.3. Normativa aplicable**

3. MERCADOS RELEVANTES AFECTADOS POR LA OPERACIÓN

- 3.1. Mercados relevantes de producto**
- 3.2. Mercados geográficos relevantes**

4. VALORACIONES SOBRE LA INCIDENCIA DE LA OPERACIÓN EN LOS MERCADOS RELEVANTES

- 4.1. Mercado de servicios de puesta a bordo**
- 4.2. Mercado de suministro de querosenos**
- 4.3. Mercado de servicios de almacenamiento**
- 4.4. Aspectos societarios**

5. CONCLUSIONES

INFORME A PETICIÓN DE LA COMISIÓN NACIONAL DE LA COMPETENCIA SOBRE LA OPERACIÓN DE CONCENTRACIÓN CONSISTENTE EN LA CREACIÓN DE UNA EMPRESA EN PARTICIPACIÓN DE PLENAS FUNCIONES CONTROLADA CONJUNTAMENTE POR REPSOL COMERCIAL DE PRODUCTOS PETROLÍFEROS, S.A. Y BP OIL ESPAÑA, S.A.U.

Con fecha 21 de noviembre de 2007 tuvo entrada en el registro administrativo de la Comisión Nacional de Energía escrito de la Dirección de Investigación de la Comisión Nacional de la Competencia por el que se solicita a esta Comisión informe, en el plazo de 10 días hábiles, en relación con la operación de concentración económica consistente en la creación por BP OIL ESPAÑA, S.A.U. y REPSOL COMERCIAL DE PRODUCTOS PETROLÍFEROS, S.A. de una empresa en participación de plenas funciones, en la que cada una tendrá el 50% del capital social, a la que ambas partes transferirán sus actividades de servicios de asistencia en tierra de combustibles y lubricantes de aviación que, tanto de forma separada como conjuntamente, vienen prestando en la Península y Baleares.

De conformidad con lo dispuesto en la Disposición Adicional Undécima, apartado tercero, 1, de la Ley 34/1998, de 7 de octubre, del Sector de Hidrocarburos, el Consejo de Administración de la Comisión Nacional de Energía, en su sesión del 20 de diciembre de 2007 ha acordado emitir el siguiente:

INFORME

1. ANTECEDENTES

Como se ha mencionado anteriormente, con fecha 21 de noviembre de 2007 tuvo entrada en el registro administrativo de la Comisión Nacional de Energía escrito de la Dirección de Investigación de la Comisión Nacional de la Competencia por el que se solicita a esta Comisión informe, en el plazo de 10 días hábiles, en relación con la operación de

concentración económica consistente en la creación por parte de BP OIL ESPAÑA, S.A.U. (en adelante, BP ESPAÑA) y REPSOL COMERCIAL DE PRODUCTOS PETROLÍFEROS, S.A. (en adelante, REPSOL COMERCIAL) de una empresa en participación de plenas funciones, en la que cada una ostentará el 50% del capital social, a la que ambas partes transferirán sus actividades de servicios de asistencia en tierra de combustibles y lubricantes de aviación que, tanto de forma separada como conjuntamente, vienen prestando en la Península y Baleares.

Dicho escrito de solicitud de informe venía acompañado de copia del documento de notificación de la operación y los correspondientes anexos, que las Partes implicadas presentaron a la Comisión Nacional de la Competencia.

Adicionalmente, hay que señalar que, con fechas 27 y 28 de noviembre de 2007, se recibieron en esta Comisión, a petición propia, sendos correos electrónicos con documentación adicional proporcionada por los representantes legales de las compañías intervinientes en la operación, incluyendo diversas aclaraciones a los datos relativos a la misma.

Hay que señalar que, tal como menciona el escrito de solicitud de informe, con fecha de 17 de julio de 2007, las Partes solicitaron a la Comisión Europea la remisión del caso a las autoridades españolas, por medio de un escrito motivado con arreglo al artículo 4, apartado 4º del Reglamento 139/2004 del Consejo, de 20 de enero, sobre el Control de las concentraciones entre empresas. La Comisión acordó el reenvío mediante su Decisión de 21 de agosto de 2007, por la que se remite el caso a las autoridades competentes en España.

En este contexto y de acuerdo con lo estipulado en el artículo 17.2 c) de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia, se ha solicitado a esta Comisión informe sobre el particular, acompañando a dicha solicitud copia de la notificación y anexos correspondientes presentados por las Partes.

2. SOBRE LA OPERACIÓN OBJETO DE ESTE INFORME

2.1. Descripción de la operación

La operación notificada consiste en la creación de una empresa en participación de plenas funciones (en adelante, JV), controlada conjuntamente al 50% por REPSOL COMERCIAL y BP ESPAÑA, en la que las Partes pondrán en común sus actividades relacionadas con los servicios de asistencia en tierra de combustibles y lubricantes de aviación.

Ambas sociedades ya operan en el ámbito de los servicios de asistencia en tierra de combustibles y lubricantes de aviación. Así, el Grupo REPSOL YPF lo hace mediante su filial Repsol YPF Productos y Servicios Petrolíferos, S.A. (en adelante, RPSP). Esta sociedad es titular de [.] concesiones para la prestación de servicios de puesta a bordo en los aeropuertos de Reus, Santiago de Compostela, Gerona, Vitoria, Valladolid y San Sebastián. Por su parte, BP ESPAÑA opera a través de su filial Fuelplane, S.L. (en adelante, FP), la cual es titular de [.] concesiones para la prestación de servicios de puesta a bordo en los aeropuertos de Sabadell, Albacete, Burgos y Valencia.

Además, REPSOL COMERCIAL y BP ESPAÑA también actúan de forma conjunta en la prestación de dichos servicios a través de dos sociedades: Terminales Canarias, S.L. (en adelante, TC), cuya actividad está centrada en las Islas Canarias, y que es titular de [.] concesiones de prestación de servicios de puesta a bordo en los aeropuertos de Tenerife Norte, Tenerife Sur y Las Palmas de Gran Canaria; y su filial al 100% Servicios Logísticos de Combustibles de Aviación, S.L. (en adelante, SLCA), cuya actividad se desarrolla en las Islas Baleares, y que es titular de [.] concesiones para la prestación de servicios de puesta a bordo en los aeropuertos de Palma de Mallorca, Menorca e Ibiza. Ambas sociedades están controladas conjuntamente por las Partes.

Tal y como se ha comentado anteriormente, las actividades de JV se centrarán en el mercado de la Península y Baleares, de modo que TC permanecerá independiente de la sociedad conjunta que se deriva de esta operación, puesto que no será objeto de la

misma, mientras que SLCA se segregará y se aportará a la JV de la que trata dicha operación.

Más concretamente, la operación se realizará en dos pasos a través de la fusión de las tres compañías SLCA, RPSP y FP, siendo las dos primeras las sociedades absorbidas y la última la sociedad absorbente. El primer paso consistirá en la escisión a favor de FP de la participación que TC posee en el capital de SLCA (100%), y el segundo será la fusión por absorción de SLCA y RPSP por parte de FP.

Según el documento de notificación, el 22 de enero de 2007 las Partes suscribieron un acuerdo de intenciones, que posteriormente se vio plasmado en un Acuerdo de Accionistas, en el que establecían su voluntad de poner en común sus actividades relacionadas con los servicios de asistencia en tierra de combustibles y lubricantes de aviación en el territorio peninsular español e Islas Baleares.

Esta operación se enmarca dentro del proceso de liberalización emprendido por las autoridades españolas en virtud de la Directiva 96/97 CE de 15 de octubre de 1996 relativa al acceso al mercado de asistencia en tierra en los aeropuertos de la Comunidad.

La mencionada Directiva 96/97 CE establece el marco común regulador de la prestación de los servicios aeroportuarios de asistencia en tierra orientándose hacia la apertura del mercado en régimen de libre competencia de forma progresiva y adaptada a las necesidades del sector, con algunas limitaciones aplicables a ciertas actividades. Con la Disposición Adicional cuadragésima de la Ley 66/1997, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social se inicia la incorporación de la misma al ordenamiento español, estableciéndose los criterios conforme a los cuales podrán establecerse las mencionadas limitaciones. Por último, el Real Decreto 1161/1999, de 2 de julio, por el que se regula la prestación de los servicios aeroportuarios de asistencia en tierra, completa la transposición de la mencionada Directiva. Este Real Decreto fue modificado parcialmente por el Real Decreto 99/2002, de 25 de enero.

Los servicios aeroportuarios de asistencia en tierra comprenden una gran variedad de actividades que abarcan desde la asistencia a pasajeros en tránsito, manipulación de

equipajes, limpieza de aeronaves y servicios de “catering” hasta los servicios de puesta a bordo de combustibles y lubricantes de aviación. Entre todos ellos, el Real Decreto 1161/1999, de 2 de julio, distingue los denominados “servicios de rampa” que, por su especial relevancia, están sujetos a una limitación en cuanto a su apertura a un número de competidores determinado.

El Real Decreto 1161/1999 antes mencionado clasifica los servicios de rampa en cuatro categorías: asistencia de equipajes, asistencia a las operaciones en pista, asistencia de combustible y lubricante y asistencia de carga y correo. En el Anexo de este Real Decreto se establece que *“la asistencia de combustible y lubricante comprende:*

- a) *La organización y ejecución del llenado y vaciado del combustible, incluido el almacenamiento y el control de la calidad y cantidad de las entregas.*
- b) *La carga y lubricantes y otros ingredientes líquidos”*

Dicho de otro modo, la asistencia de combustible y lubricante consiste en la prestación de servicios de puesta a bordo de combustibles y lubricantes de aviación, comúnmente denominados como servicios de puesta a bordo o servicios “into-plane”, además del almacenamiento y puesta a disposición de dichos productos. De acuerdo con la documentación aportada, JV habría sido constituida con objeto de dedicarse a ambas actividades.

Conviene destacar esta separación entre el servicio de puesta a bordo y el almacenamiento, ya que, como se indica en la notificación, para los aeropuertos con más de un millón de pasajeros anuales, las concesiones relativas al servicio de puesta a bordo son diferentes de las que se organizan respecto de la gestión de las infraestructuras de almacenamiento y distribución de combustible de aviación (las denominadas infraestructuras de gestión centralizada de combustibles o IGCC). En los aeropuertos de menor tamaño, ambas actividades son licitadas de manera conjunta, ya que la separación económica de ambas actividades no sería económicamente viable.

Así, el Real Decreto 99/2002, de 25 de enero, por el que se modifica parcialmente el RD 1161/1999, de 2 de julio, establece, en su modificación del Artículo 4.3, que *“En los aeropuertos cuyo tráfico anual sea inferior al indicado en el apartado anterior (es decir, un millón de pasajeros de tráfico anual o 25.000 toneladas de carga transportada por avión) habrá un solo agente que preste los servicios de rampa a terceros por categoría”*.

Además, según el documento de notificación, JV ha sido constituida para operar de forma independiente de sus empresas matrices, REPSOL COMERCIAL y BP ESPAÑA. Por tanto, aunque ambas sociedades matrices operan en el mercado de venta de combustible de aviación, el objeto de esta operación no sería la unión de este negocio sino tan sólo de los servicios de asistencia de tierra descritos anteriormente.

2.2. Compañías participantes en la operación

REPSOL YPF

REPSOL COMERCIAL es filial del Grupo REPSOL YPF, el mayor operador petrolífero en España, cuyas acciones cotizan en las Bolsas de Madrid, Buenos Aires y Nueva York. El Grupo REPSOL YPF lleva a cabo sus operaciones en numerosos países, siendo Argentina y España los países en los que tiene con una presencia más significativa. Cuenta con una plantilla total consolidada de casi 37.000 empleados, y está presente en todas las actividades del sector de hidrocarburos, incluyendo la exploración, desarrollo y producción de crudo y gas natural, el transporte de productos petrolíferos, gases licuados del petróleo y gas natural, el refino, la producción y la comercialización de productos petrolíferos.

Las actividades desarrolladas por el Grupo REPSOL YPF en nuestro país durante el año 2006 son las siguientes:

- Refino. El Grupo REPSOL YPF es uno de los tres operadores en el mercado español que dispone de activos de refino. Dispone de una capacidad de refino en España de aproximadamente [...] millones de toneladas/año (MTm/año), considerando las refinerías del Grupo localizadas en Cartagena, La Coruña,

Puertollano, Tarragona y Bilbao, lo que representa el [...] de la capacidad de refino en nuestro país.

- Distribución al por mayor de productos petrolíferos. El Grupo REPSOL YPF ostenta el estatuto de operador al por mayor de productos petrolíferos y por lo tanto, desarrolla actividades de distribución de gasolinas de automoción, gasóleos y fuelóleos, así como de combustibles de aviación y marinos, lubricantes, asfaltos y betunes. En 2006 las ventas correspondientes a esta actividad superaron los [...] millones de Tm., de los que aproximadamente el [...], algo más de [...] millones de toneladas, correspondieron a combustibles de aviación.
- Distribución al por menor de productos petrolíferos. Al finales de 2006, el Grupo REPSOL YPF contaba en nuestro país con una red de más de [...] estaciones de servicio, casi el [...] del total en España. Las ventas anuales realizadas a través de este canal superaron los [...] millones de Tm.
- Logística. A 31 de diciembre de 2006, el Grupo REPSOL YPF participaba en un 25% en el capital social de CLH (Compañía Logística de Hidrocarburos CLH, S.A.). Asimismo, a través de su filial RPSP, gestiona [...] concesiones de infraestructuras de almacenamiento situadas en los aeropuertos de Reus, Valladolid y San Sebastián, además de la reciente concesión relativa a las infraestructuras de gestión centralizada del aeropuerto de Vitoria. Además, a través de su participación conjunta con BP ESPAÑA al 50% en la sociedad TC, posee dos instalaciones de almacenamiento de productos petrolíferos en Tenerife y Gran Canaria, y dos instalaciones de almacenamiento de querosenos en los aeropuertos de Tenerife Sur y Gran Canaria.
- Prestación de servicios de puesta a bordo. El Grupo REPSOL YPF, a través de RPSP, es titular de 6 concesiones para la prestación de servicios “into plane” en los aeropuertos de Santiago de Compostela, Vitoria, Valladolid, Reus, San Sebastián y Gerona. Además, la sociedad TC, que como se ha señalado anteriormente está participada al 50% junto con BP ESPAÑA, es titular de tres concesiones para la prestación de servicios de puesta a bordo en los aeropuertos de Tenerife Norte, Tenerife Sur y Las Palmas de Gran Canaria. A su vez, la sociedad SLCA, filial al 100% de TC, es titular de tres concesiones para la prestación de servicios de puesta a bordo en los aeropuertos de Mallorca, Menorca e Ibiza.

BP ESPAÑA

El Grupo BP es el [.] operador petrolero en España, participando en todas las actividades de la cadena del petróleo y gas natural. Las principales actividades desarrolladas por el Grupo BP en España en el año 2006 son las siguientes:

- Refino. BP ESPAÑA posee una refinería en Castellón con una capacidad de procesamiento de [.] millones de toneladas anuales de crudo, lo que representa el [.] de la capacidad de refino en nuestro país.
- Distribución al por mayor de productos petrolíferos. La compañía ostenta el estatuto de operador al por mayor de productos petrolíferos y por lo tanto desarrolla actividades de distribución de gasolinas de automoción, gasóleos, fuelóleos así como de combustibles de aviación y marinos, lubricantes, asfaltos, betunes y otros productos. En 2006 las ventas correspondientes a esta actividad superaron los [.] millones de Tm, de los que aproximadamente el [.] de estas ventas, algo más de [.] Tm, correspondieron a combustibles de aviación.
- Distribución al por menor de productos petrolíferos. A 31 de diciembre de 2006 BP ESPAÑA cuenta con una red de mas de [.] estaciones de servicio, algo más del [.] del total en España. Las ventas realizadas en 2006 a través de este canal superaron los [.] millones de Tm.
- Logística. Ostenta una participación del 5% en la Compañía Logística de Hidrocarburos CLH, S.A. Por otro lado, a través de su filial FP, gestiona tres instalaciones de almacenamiento de querosenos en los aeropuertos de Sabadell y Albacete y Burgos. Además, como se ha comentado anteriormente, participa en el 50% del capital de TC, que posee dos instalaciones de almacenamiento de productos petrolíferos en Tenerife y Gran Canaria, y dos instalaciones de almacenamiento de querosenos en los aeropuertos de Tenerife Sur y Gran Canaria.
- Prestación de servicios de puesta a bordo. BP ESPAÑA, a través de FP, es titular de [.] concesiones para la prestación de servicios “into plane” en los aeropuertos de Albacete, Sabadell, Burgos y Valencia. Además, como se ha señalado para el Grupo REPSOL YPF, la sociedad TC, participada al 50% junto con el Grupo REPSOL YPF, es titular de tres concesiones para la prestación de servicios de puesta a bordo en los aeropuertos de Tenerife Norte, Tenerife Sur y Las Palmas de

Gran Canaria. A su vez, la sociedad SLCA, filial al 100% de TC, es titular de tres concesiones para la prestación de servicios de puesta a bordo en los aeropuertos de Mallorca, Menorca e Ibiza.

“JV”

Como se ha comentado anteriormente, según la notificación, el 22 de enero de 2007 las Partes suscribieron un acuerdo de intenciones, que posteriormente se ha visto plasmado en un Acuerdo de Accionistas (enviado como anexo al documento de notificación), para constituir una empresa de plenas funciones “JV”, con objeto de prestar servicios “into-plane” y almacenamiento en los aeropuertos de la Península y Baleares, en el marco del proceso de liberalización del mercado de asistencia en tierra en los aeropuertos españoles.

2.3. Normativa aplicable

Sobre la obligación de notificación de operaciones de concentración en la Unión Europea

El Reglamento (CE) Nº 139/2004 del Consejo de 20 de enero de 2004, sobre el control de las concentraciones entre empresas, en su artículo 1 establece cuándo una operación de concentración tiene dimensión comunitaria y debe ser notificada a la Comisión, estableciendo a tal efecto varias posibilidades de umbrales cuantitativos definidos en base al volumen de negocios de las empresas participantes, tanto a nivel mundial como comunitario.

Según consta en el informe de notificación presentado por las Partes, la operación tiene dimensión comunitaria por varias razones. En primer lugar, la operación cumple con los umbrales establecidos en el mencionado Reglamento, teniendo en cuenta los volúmenes de negocios de las compañías implicadas. En segundo lugar, aunque Repsol YPF realiza en España más de [...] de su volumen de negocios de la UE, este no es el caso de BP. En consecuencia, las partes en conjunto no realizan más de dos tercios de su volumen de negocios en un mismo estado miembro, por lo que la operación también tendría dimensión comunitaria en base a este criterio. Sin embargo, con fecha 17 de Julio de 2007, las Partes solicitaron, por medio de un escrito motivado con arreglo al artículo 4,

apartado 4º del Reglamento 139/2004 a la Comisión Europea remisión del asunto a las autoridades de competencia españolas.

Sobre el reenvío del caso a las autoridades competentes en España

Como se ha señalado anteriormente, con fecha 17 de Julio del 2007 las Partes solicitaron a la Comisión Europea el reenvío del asunto a las autoridades de competencia españolas, por medio de un escrito motivado con arreglo al artículo 4, apartado 4º del Reglamento 139/2004, que establece que las empresas *“...podrán informar a la Comisión, por medio de un escrito motivado, de que la concentración puede afectar de manera significativa a la competencia en un mercado de un Estado miembro que presenta todas las características de un mercado definido y, por tanto, debe ser examinada, total o parcialmente, por dicho Estado miembro”*. Dicho reenvío fue aceptado por la Comisión mediante su decisión de 21 de Agosto del 2007, por la que remite el caso nº Comp./M.4626 Repsol/BP/JV a las autoridades competentes de España, tras el previo acuerdo del Servicio de Defensa de la Competencia de aceptación de la solicitud de remisión del asunto a España, que se adoptó el 30 de julio de 2007.

Así pues, la operación objeto de este informe está sujeta a lo dispuesto en la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia. En este contexto, la Dirección de Investigación de la Comisión Nacional de la Competencia ha solicitado a la Comisión Nacional de Energía la emisión de un informe sobre la operación de referencia, de acuerdo con lo estipulado en el artículo 17.2 c de la mencionada Ley 15/2007, donde se establece que *“La Comisión Nacional de la Competencia solicitará a los reguladores sectoriales la emisión del correspondiente informe no vinculante en el marco de los expedientes de control de concentraciones de empresas que realicen actividades en el sector de su competencia”*.

Además, cabe recordar que, en ejercicio de lo de lo previsto en la Disposición Adicional Undécima.Tercero.1, función decimoquinta, de la Ley de Hidrocarburos, la Comisión Nacional de Energía habrá de informar preceptivamente sobre las operaciones de concentración de empresas o de toma de control de una o varias empresas energéticas por otra que realice actividades en el mismo sector cuando las mismas hayan de ser sometidas al Gobierno para su decisión, de acuerdo con la legislación vigente en materia de competencia, sin perjuicio de que, si así lo solicitaran los organismos competentes,

podiera emitirse un nuevo informe en una fase posterior del procedimiento de concentración económica.

3. MERCADOS RELEVANTES AFECTADOS POR LA OPERACIÓN

El análisis de operaciones de concentración económica requiere, con carácter preliminar, definir de forma precisa los mercados, tanto desde el punto de vista del producto como de su dimensión geográfica, dentro de los cuales pudieran verse alteradas las condiciones de competencia. El objetivo de este epígrafe es, por tanto, delimitar la amplitud y naturaleza de los mercados que se ven afectados por la creación de una empresa en participación por parte de REPSOL COMERCIAL y BP ESPAÑA.

La Comisión Europea señala en su Comunicación relativa a la definición de mercado de referencia a efectos de la normativa comunitaria en materia de competencia que *“el objetivo de definir un mercado en sus dos dimensiones, de producto y geográfica, es identificar a aquellos competidores de las empresas en cuestión, que son capaces de restringir su comportamiento y de impedirles que actúen sin sentirse sometidas a una presión competitiva eficaz”*.

En este sentido, la CNE realiza en los apartados siguientes la delimitación de los mercados relevantes de la presente operación de concentración.

3.1. Mercados relevantes de productos

Con arreglo al apartado 4.1 de la Comunicación del Servicio de Defensa de la Competencia (en adelante SDC) sobre los *“Elementos esenciales del análisis de concentraciones económicas por parte del Servicio de Defensa de la Competencia”*, el criterio principal para determinar el producto relevante o conjunto de productos que, por sus características forman parte de un mismo mercado, es la sustituibilidad por el lado de la demanda.

Se puede definir mercado de producto como aquel que comprende la totalidad de los productos y servicios que los consumidores consideren intercambiables o sustituibles por razón de sus características, su precio y el uso que se prevea hacer de ellos.

Según la comunicación de las Partes a la Comisión Nacional de la Competencia, los mercados afectados por la presente operación de concentración son: el mercado de provisión de servicios de asistencia en tierra de combustibles y lubricantes de aviación, incluyendo, en su caso, la actividad de gestión de las infraestructuras centralizadas de almacenamiento en los aeropuertos; y el mercado de suministro de combustible para aviación, verticalmente relacionado con el anterior.

Sin embargo, esta Comisión estima conveniente diferenciar tres mercados afectados por la operación: el mercado de servicios de puesta a bordo de combustible de aviación, el mercado de suministro de combustible para aviación, y el mercado de almacenamiento de combustible de aviación, tal y como se explicará en los siguientes apartados. Hay que señalar que esta definición de mercados coincide con la realizada en un informe previo de esta Comisión (Ref. web CNE 55/2004, operación SIS/CEPSA/SHELL) relativo a una operación de concentración similar al objeto de este informe, excepto en lo que se refiere al mercado relevante de almacenamiento, que no estaba afectado en la mencionada operación.

3.1.1 Mercado de servicios de puesta a bordo de combustible de aviación

Dentro del ámbito de los denominados servicios de rampa, que a su vez forman parte de los servicios de asistencia en tierra en aeropuertos, se puede distinguir, como mercado relevante diferenciado, el de provisión de servicios de puesta a bordo de querosenos de aviación, también llamados servicios “into-plane”.

Este servicio, que se presta a las compañías suministradoras de querosenos o a las propias compañías aéreas cuando son éstas las que adquieren el queroseno para su autoabastecimiento, comprende, entre otros, la organización y ejecución del llenado y vaciado de combustible.

Los medios a través de los que se presta este servicio incluyen depósitos de almacenamiento a partir de los cuales el queroseno se transporta hasta las zonas de estacionamiento de las aeronaves, bien mediante redes subterráneas de hidrante (sistema de tuberías dotado de los necesarios equipos de bombeo), bien mediante unidades repostadoras (camiones cisterna) y equipos fijos de repostaje. En el caso de hidrante, el carburante se suministra a la aeronave en cada punto de estacionamiento mediante vehículos *dispenser* dotados de equipos de medición, filtración y control de presión.

Conviene distinguir, como se ha señalado anteriormente en este informe, entre el servicio de puesta a bordo y la gestión de las infraestructuras de almacenamiento que se comentan el párrafo anterior, ya que, como se indica en la notificación, para los aeropuertos con más de un millón de pasajeros anuales, las concesiones relativas al servicio de puesta a bordo son diferentes de las que se organizan respecto de la gestión de las infraestructuras de almacenamiento y distribución de combustible de aviación (las denominadas infraestructuras de gestión centralizada de combustibles o IGCC).

En el mercado “into-plane”, hasta que se inició el proceso de liberalización anteriormente descrito, la compañía CLH AVIACIÓN era la que prestaba, en la mayor parte de los aeropuertos de España, dicho servicio de puesta a bordo. Este mercado se encuentra hoy en día en una situación dinámica, derivada de la tendencia de crecimiento del sector del tráfico aéreo de aviación civil, lo que ha llevado a ampliar el número de operadores que pueden prestar los servicios de puesta a bordo, como ha ocurrido para el caso de los aeropuertos de Madrid-Barajas, Barcelona, Málaga y Alicante¹. Este crecimiento del sector de la aviación civil seguirá generando lógicamente en el futuro un incremento de las necesidades de los servicios de puesta a bordo.

En este sentido, como señala la notificación a modo ejemplo, cabe destacar cómo del año 2004, en el que 20 aeropuertos superaban la cifra del millón de pasajeros, se ha pasado a 26 aeropuertos en el año 2006.

¹ Orden FOM/3522/2003, de 9 de diciembre; y Orden FOM/74/2006, de 16 de enero
20 de diciembre 2007

3.1.2 Mercado de suministro de querosenos de aviación

Las Partes, siguiendo reiteradas Decisiones anteriores de la Comisión Europea², consideran que el mercado de suministro de queroseno de aviación es un mercado diferenciado del resto de productos derivados del petróleo, dados los usos y características singulares que lo individualizan.

En efecto, los querosenos de aviación quedan sujetos para su comercialización a especificaciones (requisitos técnicos y medioambientales) especialmente rigurosas por las condiciones extremas de uso a que se someten.

Dentro de los carburantes dedicados a la aviación se pueden distinguir, por un lado, las gasolinas de aviación (AVGAS) utilizadas en motores de pistones para aeronaves (generalmente dedicadas a la navegación de recreo) y que pueden presentar distintos grados de octanaje y, por otro, los turbo-carburantes (“jet fuel”) utilizados en aviones con turborreactor comúnmente denominados Jet A-1 en el caso de la aviación civil.

Dada la posibilidad de tráfico transoceánico y el hecho de que en muchos aeropuertos comerciales se almacena el producto en régimen indiferenciado o se emplean redes de hidrante para hacer llegar el queroseno hasta los aviones, la industria ha establecido unos parámetros comunes exigibles a nivel internacional conocidos como Joint Fuelling System “Checklist” que definen las especificaciones del queroseno para aviación civil. Con objeto de garantizar la seguridad, estos parámetros combinan los requisitos más exigentes de los métodos de ensayo ASTM D1655 y Defence Standard (DEF-STAN) 91-91 para proveer una base común de determinación de este carburante en los sistemas indiferenciados de almacenamiento y puesta a bordo.

Tradicionalmente, debido a sus diferentes requerimientos, se han utilizado distintas especificaciones de los “jet fuels” para la aviación civil y la aviación militar. Los carburantes para usos militares han ido evolucionando en función del avance tecnológico de los reactores que alimentan, siendo el más utilizado en la actualidad el denominado “JP-8”.

² Casos No IV/ M. 1383 Exxon/Mobil o No COMP/M.1628- Total Fina/Elf, por ejemplo.

Según la notificación de las partes, el único mercado afectado por la presente operación es el de los querosenos de aviación civil (“jet fuels”).

En España, el suministro de queroseno de aviación para usos civiles se realiza por los operadores al por mayor principalmente desde las refinerías, en el caso del producto de origen nacional, y en menor cuantía, desde las terminales de importación. Desde estos puntos el producto se distribuye, básicamente, a través de la red de distribución de la Compañía Logística de Hidrocarburos CLH, S.A., titular de la red de poliductos que conecta las refinerías peninsulares con los centros de consumo, en los que están incluidos los aeropuertos. El suministro se realiza fundamentalmente mediante camión cisterna desde las instalaciones de almacenamiento de CLH más cercanas, ya que únicamente cuatro aeropuertos peninsulares (Alicante, Barajas, Barcelona y Málaga) están conectados con la red de poliductos. Adicionalmente, en las Islas Baleares, el aeropuerto de Son Sant Joan está conectado por tubería con el parque de almacenamiento ubicado en Porto Pi.

Cabe destacar, por último, que con carácter diferencial respecto a otros mercados europeos, en España existe un régimen legal de derecho de acceso de terceros a instalaciones fijas de almacenamiento y transporte de productos derivados del petróleo. Dicho derecho de acceso viene regulado en el apartado 1 del artículo 41 de la Ley 34/1998, de 7 de octubre, del Sector de Hidrocarburos (modificada por la Ley 12/2007, de 2 de julio), que establece que los titulares de dichas instalaciones deberán permitir el acceso de terceros mediante un procedimiento negociado, en condiciones técnicas y económicas no discriminatorias, transparentes y objetivas, aplicando precios que deberán hacer públicos.

En garantía de la efectividad de este derecho, la ley sectorial prevé, por una parte, la publicación por esta Comisión, de los precios y condiciones aplicados en las instalaciones (difusión que realiza a través de su página web, www.cne.es), y, de otra, la posibilidad de instar ante la Comisión Nacional de Energía, un conflicto de acceso. Dicho conflicto podrá presentarse en caso de denegación de acceso, por causas tasadas en los apartados 4 y 5

del citado artículo 41, o de imposición de condiciones que lo impidan, como señala el artículo 16 del Reglamento de la Comisión Nacional de Energía.

3.1.3 Mercado de almacenamiento de combustible de aviación

A los efectos de la presente operación, resulta preciso distinguir, tal y como se ha señalado en el apartado 3.1.1., el mercado de almacenamiento de combustibles de aviación como mercado relevante diferenciado del mercado de servicios de puesta a bordo por varias razones. En primer lugar, como se ha señalado anteriormente, la actividad de almacenamiento de productos petrolíferos en España está sujeta a un régimen legal de derecho de acceso a terceros, el cual viene regulado en el apartado 1 del artículo 41 de la Ley 34/1998, de 7 de octubre, del Sector de Hidrocarburos (modificada por la Ley 12/2007, de 2 de julio), lo que no ocurre en el caso de los denominados servicios de puesta a bordo, lo que justifica en sí mismo un análisis diferenciado para el mercado del almacenamiento.

Además, como se indica en la notificación, en aquellos aeropuertos cuyo tráfico anual supera el millón de pasajeros, las concesiones acerca del servicio de puesta a bordo se licitan independientemente de las concesiones relativas a la gestión de las infraestructuras de almacenamiento de combustible, las denominadas infraestructuras de gestión centralizada, lo que también llevaría al análisis individualizado de ambas actividades.

En España, la compañía CLH AVIACIÓN, filial de CLH, ha venido siendo tradicionalmente la concesionaria de las instalaciones para el servicio de almacenamiento de querosenos en la mayoría de los grandes aeropuertos, si bien en aquellos de menor tamaño, en los que la licitación se obtiene de manera conjunta para el almacenamiento y la puesta a bordo, el número de empresas que prestan dichos servicios es mayor.

3.2. Mercados geográficos relevantes

Atendiendo a la definición de la Comisión Europea contenida en su Comunicación anteriormente citada, el mercado geográfico relevante “comprende la zona en la que las partes afectadas desarrollan actividades de suministro y prestación de productos y servicios, en la que las condiciones de competencia son lo bastante homogéneas y que puede distinguirse de otras zonas debido en particular a que las condiciones de competencia en ella prevalentes son sensiblemente distintas a aquellas”. Así, y desde el punto de vista del ámbito geográfico es necesario analizar las características de la oferta y demanda de estos productos petrolíferos para evaluar la dimensión relevante de cada mercado.

Hay que destacar que, al igual que lo señalado anteriormente en el epígrafe relativo a mercados relevantes de productos, la definición de mercados geográficos coincide con la realizada en un informe previo de esta Comisión sobre una operación de características similares a la que es objeto de este informe (Ref. web CNE 55/2004).

3.2.1 Mercado de servicios de puesta a bordo de combustible de aviación

Las Partes consideran que el mercado de servicios de puesta a bordo es nacional, debido a que las licitaciones para la adjudicación de los servicios de puesta a bordo se ajustan a términos bastante similares en todos los aeropuertos.

Esta Comisión considera, sin embargo, que el mercado de referencia desde el punto de vista geográfico que debería contemplarse a efectos de la presente operación es el de cada aeropuerto individualmente considerado dado que, aunque las condiciones de los concursos pudieran ser efectivamente análogas, lo cierto es que AENA, como se desarrollará más adelante, convoca procesos de selección de agentes aeropuerto a aeropuerto y los licitadores no son los mismos en todos los casos, variando en función de diversos aspectos entre ellos la proximidad a las fuentes respectivas de aprovisionamiento (en los casos en que concursan las propias compañías petroleras). En definitiva, las condiciones específicas de cada aeropuerto condicionan la presentación o no al respectivo concurso.

En el mismo sentido, la Comisión Europea, en su Decisión de 23 de noviembre de 2004, correspondiente a la remisión del caso nº COMP/M.3275-Shell España/Cepsa/SIS a las autoridades competentes españolas, coincide en considerar que el mercado relevante desde el punto de vista geográfico se encuentra definido en relación con cada uno de los aeropuertos españoles, sin olvidar los elementos de la dinámica competitiva que tienen carácter nacional (los competidores pueden definir su estrategia a nivel nacional y presentar ofertas en diversos aeropuertos).

3.2.2 Mercado de suministro de querosenos de aviación

Las Partes notificantes consideran en primera instancia que el ámbito geográfico relevante del suministro de querosenos de aviación es el de Península y Baleares. Para apoyarlo sostienen, entre otros motivos, que existe un régimen de acceso a las instalaciones de transporte y almacenamiento de ámbito nacional, que permite a todo operador colocar su producto en cualquier aeropuerto ubicado en dicho ámbito, realizándose el sistema de distribución de los querosenos a través, mayoritariamente, de la red de CLH, a un coste razonable y no discriminatorio. Además, señalan que las compañías aéreas no acuerdan necesariamente precios de combustible por aeropuerto sino, en su caso, por rutas y/o grupos de aeropuertos.

Sin embargo, como se indica en su escrito de notificación, las Partes reconocen que los precedentes existentes revelan que es necesario atender a las condiciones de suministro de combustible de aviación en cada aeropuerto.

La Comisión Europea, en este sentido, ha concluido que los mercados de suministro de querosenos de aviación tienen en este caso una dimensión local, aeropuerto a aeropuerto, dado que las compañías aéreas normalmente contratan la compra de carburante en cada aeropuerto, lo que obliga a tomar en consideración elementos competitivos de ámbito local y no nacional, tales como la localización (en términos de distancia a los aeropuertos suministrados) de las refinerías o de los depósitos de almacenamiento de productos de importación, o los costes de transporte desde dichos centros, dado que uno y otros tendrán un peso importante a la hora de fijar precios.

Además, existe a juicio de la Comisión Europea una baja sustitución de la demanda como consecuencia de las restricciones (organización de vuelos, autonomía de los aviones, congestión aeroportuaria) que las compañías aéreas encontrarían en caso de que decidieran aprovisionarse en otro aeropuerto ante una eventual subida de precios.

Esta Comisión comparte que la importancia de estos elementos locales aconseja considerar como ámbito geográfico relevante, a los efectos de esta operación, cada aeropuerto y no el total del mercado peninsular y balear. Sin embargo, el presente informe no excluye el análisis desde el punto de vista nacional, dado que en España, a diferencia de otros países europeos, existe un régimen legal de derecho de acceso de terceros a instalaciones de almacenamiento que facilita el acceso al suministro de querosenos de cualquier aeropuerto peninsular o balear.

3.2.3 Mercado de almacenamiento de combustible de aviación

En lo que respecta al ámbito geográfico relevante del mercado de almacenamiento de combustible de aviación, se puede trasladar aquí lo señalado anteriormente para los servicios de puesta a bordo de querosenos, ya que, pese a que las condiciones de los concursos que convoca AENA para la adjudicación de la gestión de estas infraestructuras presentan términos similares en todos los aeropuertos, dichas concesiones se llevan a cabo para cada aeropuerto de manera individualizada, y las compañías que acuden a las licitaciones no son las mismas en todos los casos, puesto que varían en función de aspectos varios, como la cercanía a las correspondientes fuentes de aprovisionamiento para los casos en que concursan las propias compañías petroleras. En definitiva, las especificidades de cada aeropuerto condicionan la presentación o no al respectivo concurso.

En este sentido, las instalaciones de almacenamiento de combustible de aviación tienen además un marcado carácter local, en el sentido de que son infraestructuras cuyo servicio se ciñe exclusivamente al aeropuerto en que se hallan localizadas. Además, como se ha visto con anterioridad, la Comisión Europea, en su Decisión antes mencionada, consideraba también que el mercado relevante desde el punto de vista geográfico se encontraba definido en relación con cada uno de los aeropuertos españoles. En otras

decisiones relativas a los servicios de asistencia en tierra³ (en los que se incluyen, como hemos visto, la gestión de las infraestructuras aeroportuarias de almacenamiento), la Comisión ha argumentado que la prestación de los mismos está normalmente limitada a un área alrededor del recinto aeroportuario, dado que, desde el punto de vista del cliente, un aeropuerto no es sustituible por otro.

4. VALORACIONES SOBRE LA INCIDENCIA DE LA OPERACIÓN

Los datos referidos a unidades físicas empleados a lo largo de este informe se han elaborado a partir de bases de datos internas de la Comisión Nacional de Energía, salvo en algún caso puntual que se describirá más adelante. Las mencionadas bases de datos de la CNE se alimentan a su vez, por un lado, a partir de la información remitida por las propias compañías en virtud de la Resolución, de 15 de julio de 2002, sustituida recientemente por la de 29 de mayo de 2007⁴, de la Dirección General de Política Energética y Minas, por la que se aprueban los formularios oficiales para la remisión de información a la Dirección General de Política Energética y Minas, a la Corporación de Reservas Estratégicas de Productos Petrolíferos y a la Comisión Nacional de Energía y por otro, en lo relativo a datos sobre capacidad de almacenamiento, a partir de la información remitida periódicamente a esta Comisión por las compañías que prestan servicios de almacenamiento de productos petrolíferos a terceros, en aplicación de lo dispuesto en el artículo 2 del Real Decreto-ley 6/2000, de 23 de junio⁵, de Medidas Urgentes de Intensificación de la Competencia en Mercados de Bienes y Servicios.

No obstante, esta Comisión ha comprobado los datos remitidos por las partes, tanto del documento de notificación como de la información aclaratoria de fecha 27 y 28 de noviembre de 2007, contrastándolos con las bases internas de la CNE mencionadas en el párrafo anterior, confirmándose una coherencia general entre las dos fuentes.

³ Asuntos como el nºIV/M.1124-Maersk Air/LFV Holding, o el nº IV/M.1035-Hotchief/Aer Rianta/Dusseldorf Airport

⁴ La información remitida por las compañías en virtud de la Resolución mencionada es confidencial.

⁵ La información remitida por las compañías en virtud del Real Decreto-ley 6/2000 es confidencial.

4.1. Mercado de servicios de puesta a bordo

Tal como se ha comentado a lo largo de este informe, los denominados servicios de puesta a bordo forman parte de los servicios aeroportuarios de asistencia en tierra, cuyo marco común ordena la Directiva 96/97 CE, transpuesta a su vez al ordenamiento español con la Disposición Adicional cuadragésima de la Ley 66/1997, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social y el Real Decreto 1161/1999, de 2 de julio, por el que se regula la prestación de los servicios aeroportuarios de asistencia en tierra.

El Real Decreto 1161/1999, de 2 de julio, modificado parcialmente por el Real Decreto 99/2002, de 25 de enero, establece los requisitos exigibles para el ejercicio de los servicios de asistencia en tierra en los aeropuertos de interés general, liberalizando con algunas excepciones, el régimen de prestación de dichos servicios y encomendando a la entidad pública empresarial AENA la gestión de aquellas infraestructuras que se mantienen bajo la autoridad aeroportuaria.

Además, en este Real Decreto se regulan los supuestos en los que el número de agentes o usuarios que presten servicios en tierra debe quedar limitado. Tal es el caso de los denominados “servicios de rampa”, entre los que se encuentran los servicios de puesta a bordo. Así, en el artículo 4.2 de este Real Decreto se establece que *“en los aeropuertos cuyo tráfico anual sea superior a un millón de pasajeros o a 25.000 toneladas de carga transportada por avión, el número de agentes de asistencia en tierra que podrán prestar las categorías de servicios de rampa quedará limitado a dos por categoría de servicio. Sin embargo en los “en los aeropuertos cuyo tráfico anual sea inferior al anteriormente indicado habrá un solo agente que preste los servicios de rampa a terceros”. Por último, en el apartado 4 del mencionado artículo se establece que “Por Orden del Ministro de Fomento, a propuesta de AENA, podrá incrementarse progresivamente el número de agentes cuando las condiciones en los aeropuertos lo permitan”.*

En definitiva, España está en pleno proceso de apertura a nuevos operadores para la prestación de servicios de puesta a bordo en los aeropuertos españoles, en los que AENA:

- Gestiona, según el artículo 5, las infraestructuras aeroportuarias relacionadas con la distribución de combustibles “de forma transparente, objetiva y no discriminatoria ...”
- Determina, de acuerdo al artículo 16, previo informe del Comité de Usuarios de cada aeropuerto, las reglas de condiciones de acceso y uso de las infraestructuras aeroportuarias de forma que permita a los agentes y usuarios la prestación efectiva de dichos servicios, con arreglo a criterios objetivos, transparentes y no discriminatorios.
- Asimismo, de acuerdo con lo estipulado en el artículo 14.1, tiene encomendado el proceso de selección de nuevos operadores de servicios, proceso en el que AENA, para cada aeropuerto, previa consulta con el Comité de Usuarios, aprobará un pliego de condiciones, convocará una licitación y seleccionará a los nuevos agentes de asistencia.

A raíz de este proceso de apertura del mercado de servicios de asistencia en tierra, AENA inició la convocatoria de diversos concursos relativos a la concesión de las correspondientes licencias para la realización de actividades de servicios de puesta a bordo, tanto en los aeropuertos de mayor tráfico, en los que se contempla la existencia de un segundo operador, como en aquellos aeropuertos de menor tráfico, en los que la convocatoria queda limitada a un único agente. En este sentido, hay que señalar que, según han ido llegando a su vencimiento las concesiones que estaban vigentes, en su mayoría operadas por CLH AVIACIÓN, se han venido convocando los concursos correspondientes. Por último destacamos que, a raíz de la Orden FOM/3522/2003 de 9 de diciembre, se amplió hasta tres el número de agentes que pueden prestar el servicio de asistencia de combustible y lubricante en los aeropuertos de Madrid-Barajas y Barcelona. Posteriormente, con la Orden FOM/74/2006, de 16 de enero, se elevó a tres el número de agentes que pueden prestar los servicios de asistencia en rampa en los aeropuertos de Madrid-Barajas, Barcelona, Málaga y Alicante.

Como resultado de los procesos de licitación mencionados, en la actualidad existen diez compañías que prestan servicios de asistencia de combustible y lubricante. Concretamente, en Península y Baleares, según exponen las Partes, de los 26

aeropuertos en los que sólo existe un operador de puesta a bordo, CLH AVIACIÓN realiza este servicio en [...] de ellos, RPSP en [...], FUEL PLANE (FP), en [...], MIERENSE DE TRANSPORTES (MITRASA), en [...] y BERCIANA, en [...]. Por otra parte, en los 12 aeropuertos con dos operadores que prestan dichos servicios, CLH AVIACIÓN se encuentra presente en [...] de ellos, SIS en [...], CLH, RPSP y SLCA en [...], y por último, SHELL y FP en [...], habiendo quedado desierta la licencia del segundo operador correspondiente a los aeropuertos de Ibiza y Menorca.

Conviene señalar que los servicios de puesta a bordo constituyen una categoría más dentro de los servicios de asistencia en tierra en aeropuertos (como también lo son la asistencia de equipajes, la asistencia a pasajeros, el servicio de limpieza de aeronaves o la asistencia de mayordomía o “catering”, entre otros), cuya gestión como infraestructura aeroportuaria corresponde a AENA en virtud del Real Decreto 1161/1999 de 2 de julio, modificado parcialmente por el Real Decreto 99/2002, de 25 de enero, que tiene encomendada además mayores atribuciones en los denominados servicios en rampa entre los que se encuentran los servicios de puesta a bordo.

A partir de todo lo expuesto anteriormente, como esta Comisión ha señalado en un informe anterior⁶, hay que concluir que, dado que los servicios de puesta a bordo no pueden considerarse en su totalidad actividades de los mercados energéticos, sino únicamente en lo que se refiere al almacenamiento de queroseno hasta salida de terminal de los combustibles de aviación, este informe centrará sus valoraciones exclusivamente en este ámbito.

En consecuencia, a lo largo de este informe, se analizará concretamente el mercado de almacenamiento de queroseno, así como aquellos aspectos puntuales relacionados con el mercado de servicios de puesta a bordo en la medida en la que éstos afecten al mercado de suministro de queroseno, verticalmente relacionado con el de servicios de puesta a bordo, tal y como se desprende en la comunicación de la Comisión Nacional de la Competencia.

⁶ Informe CNE 55/2004 relativo a la operación de concentración SIS/CEPSA/SHELL.

4.2. Mercado de suministro de queroseno

A continuación se analizarán los efectos de la operación objeto de este informe sobre el suministro de queroseno de aviación para uso civil que, como se ha comentado, es un mercado afectado verticalmente por la operación, dado que los dos accionistas de JV, el Grupo REPSOL YPF y BP ESPAÑA, son a su vez compañías petroleras integradas verticalmente que realizan operaciones de compraventa de queroseno.

Tradicionalmente, España viene siendo un país deficitario en queroseno, por lo que se ve obligada a importar cantidades significativas de este producto. Tanto el queroseno importado como la mayor parte del producido en las refinerías españolas cuyo destino es la aviación es transportado desde los puertos de importación o refinerías, según el caso, hasta los aeropuertos situados en Península y Baleares a través del sistema logístico de CLH (logística básica). Una vez que el producto se encuentra en el aeropuerto, es almacenado en instalaciones previstas al efecto. Dichas instalaciones son en su mayoría de titularidad pública, y en la actualidad la mayor parte de ellas son gestionadas por CLH AVIACIÓN mediante el correspondiente título concesional. CLH AVIACIÓN dispone de [...] instalaciones aeroportuarias en Península y Baleares, con una capacidad total de almacenamiento de [...] ofreciendo servicios de almacenamiento y distribución a los distintos sujetos interesados.

Posteriormente, como se ha comentado en el epígrafe 3, el queroseno se transporta desde los depósitos de almacenamiento aeroportuarios hasta la zona de estacionamiento de las aeronaves bien mediante redes de hidrante (aeropuertos de Madrid-Barajas, Barcelona, Palma de Mallorca, Málaga, Las Palmas de Gran Canaria, Tenerife-Sur y Fuerteventura) o bien a través de unidades repostadoras y equipos fijos de repostaje (resto de aeropuertos). Cabe señalar en este punto que este servicio de puesta a bordo normalmente es contratado por la compañía suministradora del carburante y no por la compañía aérea a la cual se le oferta un servicio integrado. Es decir, la compañía aérea compra el producto suministrado en la aeronave, por lo tanto, los costes de la puesta a bordo corren a cargo de la empresa suministradora que tendrá que contratar este servicio con las sociedades que lo presten en cada aeropuerto.

En este sentido, el precio final que la compañía suministradora aplica a la compañía aérea por el queroseno debería incluir los siguientes conceptos:

- Cotización internacional. Cotización del queroseno de referencia en los mercados internacionales. En el caso español, atendiendo a la situación geográfica de cada aeropuerto, la cotización internacional a utilizar es la correspondiente a los productos de referencia JET NWE, JET MED o a una combinación de ambas.
- Prima. Esta prima incluirá como conceptos más importantes la logística primaria, los costes de almacenamiento y distribución en aeropuerto, el servicio puesta a bordo y el margen del suministrador.

A continuación se pasa a analizar la estructura de la demanda y la oferta del mercado de suministro de querosenos de aviación civil en España.

Estructura de la demanda

En base a los datos obtenidos de la Resolución de 15 de julio de 2002, sustituida recientemente por la de 29 de mayo de 2007, durante el año 2006 se consumieron en España 5,30 millones de toneladas de queroseno para uso en aviación civil (Jet A-1), cifra que representa el 7,2% del total de productos petrolíferos consumidos en España. La totalidad de las ventas se realizaron a través del canal de ventas directas a consumidores finales.

En Península y Baleares se concentró el 81,7% de esta demanda, lo que significa 4,33 millones de toneladas de JET-A1. A su vez, como se muestra en la tabla siguiente, en la que se detallan las ventas de JET-A1 en aquellas provincias en las que están localizados los aeropuertos en los que alguno de los operadores analizados en este informe, RPSP, FP Y SLCA, posee licencia para realizar el servicio de puesta a bordo, estas provincias aportan el 33,97% del total de ventas de JET-A1 en península y Baleares. Más concretamente:

- RPSP realiza dicho servicio en los aeropuertos de Tarragona, Gerona, Santiago de Compostela, Vitoria, Valladolid y San Sebastián.

- FP opera en los aeropuertos de Sabadell, Valencia, Albacete y Burgos.
- Por último, SLCA realiza actividades “into plane” en los aeropuertos de Palma de Mallorca, Ibiza y Menorca.

Tabla 4.1.: Ventas2006 Jet A-1 en provincias afectadas de Península y Baleares

Provincia	Tm JET A-1	% sobre Total Península y Baleares
Barcelona	[.]	[.]
Baleares	[.]	[.]
Tarragona	[.]	[.]
Valencia	[.]	[.]
Gerona	[.]	[.]
La Coruña	[.]	[.]
Álava	[.]	[.]
Valladolid	[.]	[.]
Guipúzcoa	[.]	[.]
Albacete	[.]	[.]
Burgos	[.]	[.]
TOTAL PROVINCIAS	[.]	[.]
TOTAL PENÍNSULA Y BALEARES	[.]	

Fuente: CNE

Estructura de la oferta

El total de ventas y suministros directos de grandes consumidores de Jet A-1 en 2006 [.] realizadas en aeropuertos españoles de Península y Baleares fueron realizadas por ocho compañías. Todas ellas, excepto IBERIA, son operadores al por mayor de productos petrolíferos que abastecen el mercado de Jet A-1 bien importando producto, bien comprándolo a otros operadores al por mayor bien produciéndolo, siendo aplicable este último caso a tan sólo las compañías con capacidad de refino en territorio nacional (el Grupo REPSOL YPF, CEPSA y BP ESPAÑA). Por su parte, IBERIA importa Jet A-1 para satisfacer parte de su demanda; el resto se cubre mediante compras a operadores al por mayor.

En la tabla 4.2. se desglosa la cuota de mercado de Jet-A1 en 2006, para Península y Baleares, de cada una de estas ocho compañías, donde se observa que las tres compañías con capacidad de refino en España son las que ostentan una mayor cuota de mercado, totalizando entre ellas casi un [...] La [...] posición la ocupa SHELL ESPAÑA con una cuota del [...] Por último, los porcentajes correspondientes a las restantes compañías presentes en el mercado de suministro de Jet A-1 no superan el [...]

Tabla 4.2.: Desglose por compañías del suministro Jet A-1 Península y Baleares. Año 2006

	Tm JET A-1	% s/Total Península y Baleares
CEPSA	[.]	[.]
REPSOL YPF	[.]	[.]
BP OIL ESPAÑA	[.]	[.]
SHELL ESPAÑA	[.]	[.]
IBERIA	[.]	[.]
GALP	[.]	[.]
TEXACO	[.]	[.]
ESSO ESPAÑOLA	[.]	[.]
TOTAL PENÍNSULA Y BALEARES	[.]	[.]

Fuente: CNE

Dado que la nueva compañía JV será titular de las concesiones de explotación de los servicios de puesta a bordo en los aeropuertos en los que las Partes poseían las licencias con anterioridad a la operación objeto de este informe, se ha particularizado el análisis anterior para cada una de las provincias en las que operará JV.

En este sentido, se realiza un análisis específico para tres grupos de provincias, diferenciando entre aquellas en las que existe un solo aeropuerto, aquellas que cuentan con dos aeropuertos y por último el caso concreto de Baleares.

Análisis del suministro de Jet-A1 para provincias afectadas con un solo aeropuerto

Como se ha comentado anteriormente, en primer lugar se analizarán las implicaciones de la operación para aquellas provincias en las que existe un único aeropuerto. Teniendo en

cuenta que la base de datos interna de la CNE sobre ventas de productos petrolíferos se estructura a nivel provincial como máximo desglose, en el caso de ventas de Jet A-1 se ha asignado la totalidad de ventas de Jet-A1 al único aeropuerto localizado en cada provincia. No obstante, tal como se ha expuesto anteriormente, se ha contrastado esta información con los datos de ventas de REPSOL YPF y BP ESPAÑA en estos aeropuertos facilitados por las Partes, verificándose que ambas fuentes arrojan datos de de una magnitud similar y obteniéndose únicamente una desviación del [.]

En la siguiente tabla se muestra, para cada una de las provincias, el volumen de ventas en Tm de Jet-A1 en 2006 desglosadas por operador, así como su correspondiente cuota de mercado, de acuerdo con las bases de datos internas de esta Comisión.

Tabla 4.3.: Cuotas de mercado 2006 suministro de Jet A-1 en provincias con un aeropuerto en las que operará JV.

	TARRAGONA			VALENCIA	
	Tm JET A-1	% s/ Total provincia		Tm JET A-1	% s/ Total provincia
IBERIA	[.]	[.]	BP OIL ESPAÑA	[.]	[.]
TEXACO	[.]	[.]	CEPSA	[.]	[.]
REPSOL YPF	[.]	[.]	REPSOL YPF	[.]	[.]
SHELL ESPAÑA	[.]	[.]	GALP	[.]	[.]
CEPSA	[.]	[.]	ESSO ESPAÑOLA	[.]	[.]
BP OIL ESPAÑA	[.]	[.]	SHELL ESPAÑA	[.]	[.]
GALP	[.]	[.]	TEXACO	[.]	[.]
ESSO ESPAÑOLA	[.]	[.]	IBERIA	[.]	[.]
TARRAGONA	[.]	[.]	VALENCIA	[.]	[.]

	GERONA			ÁLAVA	
	Tm JET A-1	% s/ Total provincia		Tm JET A-1	% s/ Total provincia
BP OIL ESPAÑA	[.]	[.]	REPSOL YPF	[.]	[.]
REPSOL YPF	[.]	[.]	BP OIL ESPAÑA	[.]	[.]
TEXACO	[.]	[.]	CEPSA	[.]	[.]
CEPSA	[.]	[.]	SHELL ESPAÑA	[.]	[.]
SHELL ESPAÑA	[.]	[.]	TEXACO	[.]	[.]
ESSO ESPAÑOLA	[.]	[.]	ESSO ESPAÑOLA	[.]	[.]
IBERIA	[.]	[.]	IBERIA	[.]	[.]
GALP	[.]	[.]	GALP	[.]	[.]
GERONA	[.]	[.]	ÁLAVA	[.]	[.]

	VALLADOLID	
	Tm JET A-1	% s/ Total provincia
REPSOL YPF	[.]	[.]
SHELL ESPAÑA	[.]	[.]
CEPSA	[.]	[.]
BP OIL ESPAÑA	[.]	[.]
IBERIA	[.]	[.]
GALP	[.]	[.]
TEXACO	[.]	[.]
ESSO ESPAÑOLA	[.]	[.]
VALLADOLID	[.]	[.]

	GUIPÚZCOA	
	Tm JET A-1	% s/ Total provincia
REPSOL YPF	[.]	[.]
GALP	[.]	[.]
SHELL ESPAÑA	[.]	[.]
CEPSA	[.]	[.]
BP OIL ESPAÑA	[.]	[.]
IBERIA	[.]	[.]
TEXACO	[.]	[.]
ESSO ESPAÑOLA	[.]	[.]
GUIPÚZCOA	[.]	[.]

	ALBACETE	
	Tm JET A-1	% s/ Total provincia
BP OIL ESPAÑA	[.]	[.]
REPSOL YPF	[.]	[.]
TEXACO	[.]	[.]
SHELL ESPAÑA	[.]	[.]
IBERIA	[.]	[.]
GALP	[.]	[.]
ESSO ESPAÑOLA	[.]	[.]
CEPSA	[.]	[.]
ALBACETE	[.]	[.]

	BURGOS	
	Tm JET A-1	% s/ Total provincia
BP OIL ESPAÑA	[.]	[.]
REPSOL YPF	[.]	[.]
CEPSA	[.]	[.]
SHELL ESPAÑA	[.]	[.]
IBERIA	[.]	[.]
GALP	[.]	[.]
TEXACO	[.]	[.]
ESSO ESPAÑOLA	[.]	[.]
BURGOS	[.]	[.]

Fuente:CNE

Las conclusiones que se extraen de los datos anteriores son las siguientes:

- El Grupo REPSOL YPF realiza ventas de queroseno Jet A-1 en las [.] provincias analizadas en este epígrafe, situándose en todos los casos en el grupo de [.] operadores por ranking de ventas.
- BP ESPAÑA realiza ventas de Jet A-1 salvo en las provincias de Valladolid y Guipúzcoa.
- Aunque CEPSA es [.] operador en el mercado de ventas de Jet-A1 en Península y Baleares con una cuota total del [.] es destacable que en ninguna de las provincias analizadas ostenta una cuota [.] , siendo Valencia en la que [.] posicionada se encuentra con una cuota del [.]

- IBERIA, la única empresa consumidora, únicamente se abastece de Jet A-1 en la provincia de Tarragona, donde alcanza una cuota superior al [.]
- SHELL ESPAÑA, que a nivel Península y Baleares ocupa la [.] posición con una cuota de mercado del [.] en ninguno de los aeropuertos analizados alcanza una cuota del [.]
- En Tarragona, la provincia analizada con mayor volumen de ventas de Jet-A1, si bien ésta únicamente aporta el [.] de ventas totales de este producto en Península y Baleares, la cuota de mercado teórica resultante de sumar la correspondiente a REPSOL YPF y BP ESPAÑA [.] respecto al total del mercado, dado que ni siquiera alcanzaría el [.]
- En Valencia y Gerona, donde se realizan el 2,17% y 1,20% respectivamente de las ventas totales de Jet-A1 en península y baleares, BP ESPAÑA por sí sola ostenta una cuota de mercado superior al [.] con lo que la potencial aportación del Grupo REPSOL YPF no variaría sustancialmente la posición de [.] del [.] operador en estas provincias. En Álava, que representa tan sólo el 0,21% de las ventas de queroseno Jet-A1 en Península y Baleares, se daría la misma situación, con una cuota de mercado de REPSOL YPF superior al [.] si bien en este aeropuerto BP ESPAÑA ostenta una cuota de cerca del [.]
- En Valladolid y Guipúzcoa, donde en conjunto se realizan tan sólo el 0,23% de las ventas de queroseno Jet A-1 de Península y Baleares, BP ESPAÑA no realiza ventas de queroseno Jet-A1, si bien REPSOL YPF ostenta en ambos casos una cuota de mercado superior al [.]
- Por último, es destacable que en Albacete y Burgos, cuyas ventas de queroseno son marginales, el 100% del mercado de Jet-A1 es suministrado por el Grupo [.] El aeropuerto de Albacete registró en el año 2006 un tráfico de 17.520 pasajeros, mientras que el de Burgos no se encuentra abierto al tráfico civil. .

Análisis del suministro de Jet-A1 para provincias afectadas con dos aeropuertos

En segundo lugar se analizarán las implicaciones de la operación para aquellas provincias en las que existen dos aeropuertos: Barcelona (con aeropuerto en Barcelona y Sabadell) y La Coruña (con aeropuerto en Santiago de Compostela y la Coruña). En estos casos no sería aplicable el criterio utilizado en el apartado anterior. Efectivamente, hay que recordar que el máximo desglose de los datos disponibles en esta Comisión es a nivel provincial, con lo que no se dispone de cifras internas de ventas por aeropuerto. En consecuencia, en este epígrafe se han considerado, entre otros, la información remitida por las partes en el proceso de notificación.

En la siguiente tabla se muestra, para las dos provincias consideradas (Barcelona y la Coruña), información obtenida de dos fuentes: por un lado, datos de la CNE relativos a volumen de ventas de Jet-A1 en 2006 desglosadas por operador, junto con su correspondiente cuota de mercado, y por otro lado, según la información remitida por las Partes, el volumen de ventas en Tm de Jet-A1 en 2006 del Grupo REPSOL YPF y BP ESPAÑA particularizada para los aeropuertos objeto de análisis, Santiago y Sabadell.

Tabla 4.4.: Cuotas de mercado 2006 suministro Jet A-1 provincias con dos aeropuertos en las que operará JV.

	BARCELONA		Aeropuerto de Sabadell
	Tm JET A-1	% s/ Total provincia	Tm JET A-1
	(1)		(2)
REPSOL YPF	[.]	[.]	[.]
SHELL ESPAÑA	[.]	[.]	[.]
BP OIL ESPAÑA	[.]	[.]	[.]
IBERIA	[.]	[.]	[.]
TEXACO	[.]	[.]	[.]
GALP	[.]	[.]	[.]
CEPSA	[.]	[.]	[.]
ESSO ESPAÑOLA	[.]	[.]	[.]
BARCELONA	[.]	[.]	[.]

	LA CORUÑA		Aeropuerto Santiago
	Tm JET A-1	% s/ Total provincia	Tm JET A-1
	(1)		(2)
REPSOL YPF	[.]	[.]	[.]
CEPSA	[.]	[.]	[.]
BP OIL ESPAÑA	[.]	[.]	[.]
SHELL ESPAÑA	[.]	[.]	[.]
TEXACO	[.]	[.]	[.]
GALP	[.]	[.]	[.]
ESSO ESPAÑOLA	[.]	[.]	[.]
IBERIA	[.]	[.]	[.]
LA CORUÑA	[.]	[.]	[.]

(1) Fuente: CNE

(2) Datos según Notificación e información aclaratoria de las Partes.

En lo referente a las provincias de Barcelona y La Coruña, donde se realiza el 14,7% y 1,0% respectivamente de las ventas de queroseno Jet-A1 de península y Baleares, se puede concluir lo siguiente:

- El Grupo REPSOL YPF es el [.] en la provincia de Barcelona, con unas ventas de Jet A-1 cercanas a las [.] en 2006, lo que significa una cuota de mercado del [.] Hay que destacar que, de acuerdo con la información notificada, las ventas de este operador en el aeropuerto de Sabadell ascendieron a tan sólo [.] un [.] de las ventas de REPSOL YPF en la provincia. Por otro lado, BP ESPAÑA es el [.] operador en la provincia de Barcelona, cuyas ventas de Jet A-1 prácticamente alcanzaron en 2006 [.] Tm en 2006, lo que representa una cuota de mercado del [.] Al igual que en el caso de la otra parte, las ventas de BP ESPAÑA en el aeropuerto de Sabadell pueden considerarse marginales, no alcanzado las [.] Tm, menos del [.] de las ventas de este operador en la provincia.
- Igualmente, el Grupo REPSOL YPF es el [.] operador en la provincia de La Coruña, con unas ventas de Jet A-1 más de [.] Tm en 2006, lo que significa una cuota de mercado del [.] Hay que destacar que, de acuerdo con la información notificada, las ventas de este operador en el aeropuerto de Santiago ascendieron [.] a cerca de un [.] de las ventas de REPSOL YPF en la provincia. Por otro lado, BP ESPAÑA es el [.] operador en esta provincia, con una cuota de mercado del [.] Por

último, señalar que, de acuerdo con la información notificada, BP ESPAÑA atribuye al aeropuerto de Santiago el total de sus ventas realizadas en la provincia, que ascendieron en 2006 a [.] Tm.

Análisis del suministro de Jet-A1 en Baleares

Por último, en lo que se refiere al caso concreto de Baleares, hay que señalar que la operación de concentración objeto de este informe no tiene efectos prácticos en este mercado, dado que las Partes ya venían desarrollando actividades de servicio de puesta a bordo de forma conjunta en los aeropuertos de Palma de Mallorca, Ibiza y Menorca a través de su filial SLCA. En este sentido, la operación notificada únicamente supondrá una reorganización de la estructura societaria en lo referente a estas actividades, dado que SLCA será absorbida por FP. No obstante lo anterior, y únicamente a efectos informativos, en la siguiente tabla se muestra el volumen de ventas de Jet-A1 en esta provincia en 2006 desglosadas por operador, así como su correspondiente cuota de mercado, de acuerdo con las bases de datos internas de esta Comisión.

Tabla 4.5.: Cuotas de mercado 2006 suministro de Jet A-1 en Baleares.

	BALEARES	
	Tm JET A-1	% s/ Total provincia
REPSOL YPF	[.]	[.]
CEPSA	[.]	[.]
BP OIL ESPAÑA	[.]	[.]
TEXACO	[.]	[.]
IBERIA	[.]	[.]
GALP	[.]	[.]
ESSO ESPAÑOLA	[.]	[.]
SHELL ESPAÑA	[.]	[.]
BALEARES	[.]	[.]

Fuente: CNE

A la vista de los datos analizados a lo largo de este epígrafe caben los siguientes comentarios. En primer lugar, en los aeropuertos de Valencia, Gerona, Alava, Valladolid, Guipúzcoa, Albacete y Santiago, la cuota de mercado inicial de uno de los operadores participantes en la operación era superior al [.] , mientras que la del otro operador no superaba el [.] , por lo que puede concluirse que la operación objeto de este informe no tiene una incidencia negativa en la situación de competencia de estos aeropuertos, dado

que una de las Partes dominaba ampliamente este mercado con carácter previo a la operación.

En segundo lugar, cabe señalar la situación del aeropuerto de Tarragona, donde la escasa presencia inicial de ambos operadores, con una cuota de mercado conjunta inferior al [.], resulta en una incidencia nula de la operación a efectos de competencia.

En tercer lugar, cabe destacar el caso de Burgos y Sabadell. En estos aeropuertos, si bien la cuota potencial conjunta de ambos operadores alcanzaría un [.] y un [.] respectivamente a raíz de la operación, hay que tener en cuenta el carácter marginal de estos mercados relevantes, cuyas ventas de queroseno ni siquiera significan el [.] del total Península y Baleares. Además, en este caso cabría considerar que la situación de partida en estos aeropuertos es similar a la de los de este Valencia, Gerona, Alava, Valladolid, Guipúzcoa, Albacete y Santiago, en los que uno de las Partes era el primer operador del mercado con carácter previo a la operación, por lo que, en base a estas dos consideraciones, puede concluirse igualmente que la operación objeto de este informe no tiene una incidencia negativa en la situación de competencia de estos aeropuertos.

Por último, señalar que la cuota conjunta de REPSOL YPF y BP ESPAÑA en Baleares alcanza un [.] , si bien, como se ha señalado, la operación de concentración no tiene efectos prácticos en este mercado, dado que las partes ya venían realizando de forma conjunta servicio “into Plane”.

No obstante lo anterior, y de forma adicional, sí pueden existir otras implicaciones en el mercado de suministro de querosenos. Así, cabría considerar:

- Tanto el Grupo REPSOL YPF como BP ESPAÑA podrían ofrecer la totalidad del servicio, desde la venta de queroseno hasta la puesta a bordo del mismo, sin necesidad de recurrir a terceros, con excepción de la logística primaria. Respecto al almacenamiento en instalaciones aeroportuarias, si bien en la mayor parte de los casos estos servicios son ofrecidos por el GRUPO CLH, REPSOL YPF y BP ESPAÑA son titulares de instalaciones en ciertos aeropuertos, como se comentará en el epígrafe siguiente.

- En aquellos aeropuertos en los que JV resulte adjudicataria es razonable pensar que Grupo REPSOL YPF y BP ESPAÑA contratarán con su filial JV los servicios de puesta a bordo, de forma que JV podría asegurarse una clientela cautiva.

De estas circunstancias podría derivarse que las Partes contarán con una ventaja a nivel de costes frente a sus competidores, derivada de un mayor grado de integración vertical tras la operación. Sin embargo, en opinión de esta Comisión, ello no significa necesariamente que vaya a producirse una situación de competencia con implicaciones negativas de cara a los competidores en este mercado.

Efectivamente, en tanto que el derecho de acceso de terceros a las instalaciones de almacenamiento, tal como se establece en la normativa española descrita anteriormente, alcanza hasta aquellas que se encuentran localizadas en aeropuertos, constituye en si mismo una garantía del buen funcionamiento del mercado de suministro de queroseno. Además, en la actualidad, en los aeropuertos con un tráfico superior al millón de pasajeros/año existe de hecho una separación entre la titularidad de las infraestructuras de almacenamiento del resto de servicios de puesta a bordo, puesto que AENA convoca licitaciones separadas para ello. Sin embargo, en los aeropuertos con un tráfico inferior al millón de pasajeros año AENA convoca una licitación única que abarca las actividades de almacenamiento y puesta a bordo. De este modo, aunque JV pudiera ser titular en determinados aeropuertos tanto de la concesión del tanque de almacenamiento y red de hidrante como de la relativa al resto de servicios de puesta a bordo, el propio derecho de acceso a terceros garantizaría igualmente el funcionamiento del mercado de suministro en condiciones objetivas, transparentes y no discriminatorias

4.3. Mercado de servicios de almacenamiento

Por último, se analizarán los efectos de la operación objeto de este informe sobre el mercado de servicios almacenamiento de queroseno en las instalaciones aeroportuarias, que es el tercer mercado afectado por dicha operación. En este epígrafe el análisis se centrará en aquellos aeropuertos afectados por la operación de concentración objeto de este informe en los que alguna de las Partes gestione instalaciones de almacenamiento de queroseno.

En la siguiente tabla se detalla información relativa a los siete aeropuertos en los que alguna de las Partes es titular de instalaciones de almacenamiento de queroseno en 2006. A efectos de ilustrar el tamaño operativo de cada aeropuerto, las dos primeras columnas muestran, por un lado, el porcentaje que representan las ventas de Jet A-1 realizadas en la provincia correspondiente respecto del total Península y Baleares, y, por otro, el volumen de pasajeros registrado en cada aeropuerto de acuerdo con datos AENA 2006, incluidos en el documento de notificación. En la tercera columna se identifican los titulares de concesiones de servicio "into plane" para cada uno de los aeropuertos afectados. Por último, la tabla muestra información relativa a los titulares de las concesiones de almacenamiento, así como su capacidad expresada en miles de m³.

Tabla 4.6.: Aeropuertos en los que alguna de las Partes gestiona infraestructuras de almacenamiento

Aeropuerto	% sobre Total Ventas Jet A-1 Península y Baleares	Tráfico de pasajeros. Año 2006	Operadores concesión "into plane"	Operadores concesión almacenamiento	Capacidad almacenamiento (miles m3) a 31/12/2006
Reus	[.]	[.]	[.]	[.]	[.]
Valladolid	[.]	[.]	[.]	[.]	[.]
San Sebastián	[.]	[.]	[.]	[.]	[.]
Vitoria	[.]	[.]	[.]	[.]	[.]
Albacete	[.]	[.]	[.]	[.]	[.]
Sabadell	[.]	[.]	[.]	[.]	[.]
Burgos	[.]	[.]	[.]	[.]	[.]

Fuente: CNE y Notificación e información aclaratoria de las Partes

(1) Como se ha comentado a lo largo del informe, esta Comisión no dispone de datos totales de ventas de Jet A-1 desglosadas por aeropuerto, disponiendo únicamente de información a nivel provincial analizada en el epígrafe relativo al mercado de suministro de queroseno Jet A-1. En todo caso, de acuerdo con la información disponible, el volumen de ventas de Jet-A1 en el aeropuerto de Sabadell respecto del total Península y Baleares puede considerarse despreciable, a efectos de análisis.

(2) Información no disponible

De la tabla anterior se pueden extraer las siguientes conclusiones:

- Es destacable que, en todos los aeropuertos considerados, excepto en el de Vitoria, el titular de la concesión del almacenamiento coincide con el de la concesión de servicios de puesta a bordo. Concretamente, [.] posee estas licencias

para los aeropuertos de Reus, Valladolid y San Sebastián, mientras que [...] opera en solitario en los aeropuertos de Albacete, Sabadell y Burgos.

En este sentido, es preciso recordar que, en el caso de aeropuertos cuyo tráfico no alcance el millón de pasajeros por año, AENA licita de modo conjunto los servicios de puesta a bordo y la gestión de la infraestructura de almacenamiento, al considerar que la separación de ambas actividades no sería económicamente viable. Este es el caso de todos los aeropuertos mencionados, excepto el de Reus, que supera el millón de pasajeros de tráfico, donde es previsible que próximamente AENA convoque la correspondiente licitación para la existencia de un segundo operador de servicios “into plane”.

- El único aeropuerto de entre los analizados en este epígrafe en el que existen dos concesiones para el servicio de puesta a bordo es el de Vitoria, donde operan CLH Aviación y RPSP, a la que recientemente se le ha adjudicado también la gestión de infraestructuras de almacenamiento.

En lo que se refiere a los posibles efectos de la operación desde el punto de vista de competencia, una vez más es preciso concluir que, tal como se contempla en la normativa española, el derecho de acceso de terceros a las instalaciones de almacenamiento incluye aquellas instalaciones localizadas en aeropuertos, constituyendo garantía suficiente para el buen funcionamiento del mercado en condiciones objetivas, transparentes y no discriminatorias, tanto en los casos en los que existe un único operador que presta los servicios de almacenamiento y puesta a bordo de queroseno como en aquellos en los que concurren varios competidores.

4.4. Aspectos societarios

Adicionalmente, esta Comisión ha identificado otros elementos que pudieran afectar a la situación de competencia en los mercados de suministro y almacenamiento de combustibles de aviación, como pudieran ser las actividades a las que la JV tiene previsto dedicarse, o una posible coordinación vertical con el mercado de suministro de combustible que diera lugar a la discriminación de terceros competidores.

En primer lugar, respecto al objeto para el cual se constituye la JV, en la notificación que acompañaba al escrito de solicitud de informe presentado por la Comisión Nacional de la Competencia, se indica que JV se dedicará exclusivamente a la prestación de servicios de asistencia en tierra de combustibles y lubricantes de aviación, lo que podría incluir, en su caso, la gestión de las infraestructuras centralizadas de almacenamiento en los aeropuertos (IGCC).

En este sentido, el objeto social de la empresa, según el Artículo 2 del borrador de los Estatutos Sociales, facilitados por las Partes dentro de los anexos al documento de notificación, lo constituye:

1. *“El transporte y puesta a bordo de toda clase de carburantes y combustibles y lubricantes para la aviación comercial o no, en todo tipo de aviones y aeronaves, incluyendo, sin carácter exhaustivo sino meramente enunciativo, las actividades de carga, descarga, manipulación y mezcla de los mismos, en toda clase de aeropuertos dentro del territorio peninsular español y Baleares, mediante cualquier clase de medio de transporte, ya sea camión cisterna, hidrante, o cualquier otro.*
2. *El almacenamiento, carga, descarga y puesta a disposición de los productos a que se refiere el apartado 1.*
3. *Las actividades logísticas auxiliares y complementarias de las enunciadas en los dos apartados anteriores.*
4. *La construcción y operación de los inmuebles e instalaciones de todo tipo necesarias, complementarias o convenientes para la prestación de las actividades indicadas en los apartados anteriores de este artículo”.*

Además, en la cláusula Quinta del borrador del Acuerdo de Accionistas proporcionado por las Partes en los mencionados anexos a la notificación, se estipula que:

- a) *“El objeto social de la Sociedad consistirá exclusivamente en la actividad de asistencia en tierra de combustibles y lubricantes de aviación, lo que incluye en su caso la gestión de infraestructuras centralizadas de los Aeropuertos de España Peninsular e Islas Baleares.”*

Por lo tanto, analizando el objeto social de JV se observa que dicha sociedad en participación no realizará actividades más allá de las relacionadas con el servicio de puesta a bordo y el almacenamiento de combustibles de aviación en las correspondientes infraestructuras aeroportuarias.

En segundo lugar conviene analizar una posible discriminación frente a terceros competidores derivada de una coordinación vertical con el suministro de combustible de aviación. Como señalan en su notificación, las Partes mantendrán su actividad de comercialización de combustibles de aviación de forma completamente independiente, ya que dicha actividad no es considerada objeto de la operación notificada.

Así se indica en el mencionado Acuerdo de Accionistas, en cuya cláusula Séptima se establece que *“Las partes declaran que no tienen intención de coordinar sus actividades en el mercado de suministro de productos petrolíferos a aeronaves en el que compiten libremente. La Sociedad Absorbente en ningún caso tomará ninguna acción relacionada con la venta o negociación de contratos de suministro a clientes finales ni representará a ningún accionista ante ningún cliente final.”*

Asimismo, dicho Acuerdo de Accionistas establece un tratamiento igualitario tanto para los partícipes de la JV como para terceros, al estipular, en la cláusula Duodécima, que *“Cada accionista tendrá el derecho a utilizar y recibir servicio de asistencia en tierra de la Sociedad absorbente para el suministro de combustibles y lubricantes de aviación a sus respectivos clientes, en los mismos términos y condiciones que el resto de terceros usuarios de la misma, suscribiendo al efecto los correspondientes contratos.”*

Además, y respecto de la utilización por terceros de las instalaciones, señala en su cláusula Décimo tercera: *“La utilización por terceras compañías suministradoras de combustibles y lubricantes de aviación de las instalaciones se regirán por los siguientes criterios generales:*

- a) *Los servicios se prestarán en condiciones transparentes, objetivas y no discriminatorias.*

b) Cualquier solicitante de servicios logísticos deberá suscribir el correspondiente contrato de servicios logísticos y disponer de póliza de seguros que cubra adecuadamente los riesgos inherentes a la operación.”

Por tanto, respecto a las dos circunstancias mencionadas, en este caso no se dan las condiciones que concurrían en otra operación similar analizada por las autoridades de competencia españolas y europeas⁷ y sobre las que esta Comisión emitió su informe para el Servicio de Defensa de la Competencia, (Ref. web CNE 55/2004, operación SIS/CEPSA/SHELL), en el que se ponía de manifiesto los posible efectos negativos derivados del contenido de la redacción del objeto social de la empresa y del Acuerdo de Accionistas.

Por otro lado, conviene recalcar una vez más que la normativa española garantiza el derecho de acceso de terceros a las instalaciones de almacenamiento (según el artículo 41 de la Ley de Hidrocarburos), siendo la Comisión Nacional de Energía el organismo garante de dicho derecho en el mercado español en ejercicio de sus funciones de resolución de conflictos que en este sentido pudieran plantearse.

De hecho, la ausencia de un régimen análogo de derecho de acceso de terceros en otros mercados europeos, podría explicar Decisiones anteriores de la Comisión Europea en diversas operaciones de concentración.

Así, en el Asunto N° IV/M.1383 Exxon/Mobil, la Comisión estimó que dada la infraestructura de distribución de queroseno de aviación existente en el aeropuerto de Gatwick, constituida por dos oleoductos, uno titularidad de Exxon y otro de una sociedad participada por Shell, Mobil BP y Texaco, la fusión de ambas compañías podría materialmente afectar a las condiciones de acceso a dicho aeropuerto por parte de los operadores existentes y sobre todo por los nuevos entrantes.

La Comisión consideró que, de hecho, este control por parte de la entidad resultante de la fusión sobre los elementos de infraestructura básicos para el suministro de producto al aeropuerto de Gatwick podría suponer el cierre de dicho mercado a otros operadores, por

⁷ (Operación COMP/M.3275 SHELL ESPAÑA/CEPSA/SIS JV)

lo que las partes debieron comprometerse a una desinversión parcial de sus participaciones en dichos medios para que la operación de concentración pudiera ser aprobada.

De igual modo, en el Asunto N° COMP/M.1628 TotalFina/Elf, la Comisión consideró que la operación de concentración propuesta significaría la creación de un monopolio y aumentaría las barreras de entrada a otros competidores en los aeropuertos franceses de Toulouse y de Lyon, en los que las instalaciones de almacenamiento de querosenos eran titularidad de sendas agrupaciones de interés económico (G.A.T. en Toulouse y GALYS en Lyon), participadas ambas al 50% por las propias TotalFina y Elf. En consecuencia, las partes debieron comprometerse a ceder una participación del 50% en ambas agrupaciones para que la operación de concentración fuera aprobada.

Adicionalmente, los aspectos susceptibles de afectar al funcionamiento del mercado de suministro de queroseno, podrían verse limitados si AENA, en el ejercicio de sus funciones, al determinar las reglas de condiciones de acceso y uso de las infraestructuras aeroportuarias y al establecer las normas de funcionamiento que deben cumplir los agentes de los servicios aeroportuarios, establece los requisitos necesarios que eviten situaciones que pudieran derivar en prácticas restrictivas de la competencia.

El último asunto a valorar en el presente informe consiste en determinar los posibles efectos derivados de la existencia de vínculos de participaciones societarias cruzadas entre las Partes. De acuerdo con la información disponible, el Grupo REPSOL YPF y BP ESPAÑA participan en el capital de CLH con un 25% y un 5% respectivamente.

Por otro lado, hay que recordar que CLH AVIACIÓN, sociedad participada al 100% por CLH, es competidora de JV al operar en el mercado de servicios de asistencia en tierra en aeropuertos españoles. En definitiva, a raíz de la operación notificada, el Grupo REPSOL YPF y BP ESPAÑA participan en el capital de dos sociedades competidoras, JV y CLH AVIACIÓN.

Es por tanto necesario analizar si esta situación pudiera derivar en prácticas de coordinación de comportamientos en los procesos de licitación convocados AENA para la

adjudicación de nuevas concesiones de servicios de asistencia en tierra o en el desempeño de estos servicios. A este respecto cabe señalar que CLH se adelantó a esta posibilidad acordando, con fecha 30 de julio de 2003, la sustitución del Consejo de Administración de CLH AVIACIÓN por la figura de un Administrador Único. Además, tal y como indican las Partes, el Administrador Único de CLH Aviación solamente puede ser cambiado mediante decisión de su socio único CLH. Para ello, esta última sociedad necesitaría de un acuerdo mayoritario de su Consejo de Administración y, como se ha indicado anteriormente, ninguna de las Partes posee una mayoría suficiente que les permita influir en dicho cambio. Asimismo, con fecha 27 de enero de 2004, el Consejo de CLH aprobó que fuera el Administrador Único de CLH AVIACIÓN, con facultades delegadas, el que decidiera en cada caso la conveniencia o no de presentar una oferta a los concursos de AENA, informando posteriormente al Consejo de CLH.

En opinión de esta Comisión, estas iniciativas refuerzan la independencia en la gestión de las dos compañías competidoras afectadas, JV y CLH AVIACIÓN, dificultando que se produzcan situaciones de coordinación en los procesos de licitación y en el desarrollo de sus actividades.

Por último, hay que mencionar que con el Real Decreto-Ley 6/2000, de 23 de junio, de Medidas Urgentes de Intensificación de la Competencia en los Mercados de Bienes y Servicios, se inició un proceso de apertura del accionariado de CLH, hasta entonces controlado mayoritariamente por las compañías petroleras que poseían activos de refino en España: REPSOL YPF, CEPSA y BP OIL ESPAÑA. En este sentido, el artículo primero del mencionado Real Decreto-Ley incluía ciertas limitaciones a la composición accionarial futura de CLH, estableciendo que:

1. Ninguna persona física o jurídica podrá participar en el accionariado de la misma *“en una proporción superior al 25% del capital o de los derechos de voto de la entidad”*.
2. *“La suma de las participaciones directas o indirectas de aquellos accionistas con capacidad de refino en España no podría superar el 45%”*.

A raíz de la aplicación de lo dispuesto en el mencionado Real Decreto-Ley, actualmente se cumplen las anteriores limitaciones, de modo que el mayor accionista de CLH posee un 25% del capital, no existiendo ningún grupo con intereses comunes con presencia mayoritaria en el Consejo.

En definitiva, considerando tanto las iniciativas del Consejo de CLH en pro de la independencia de gestión de su filial CLH AVIACIÓN, como las limitaciones legales establecidas en base al Real Decreto-Ley 6/2000 sobre el accionariado de la compañía, esta Comisión considera improbable que se puedan producir efectos negativos derivados de la existencia de vínculos societarios.

5. CONCLUSIONES

1.- La operación objeto del presente informe, de carácter concentrativo, consistente en la creación por parte de REPSOL COMERCIAL y BP ESPAÑA de una empresa en participación de plenas funciones (JV) para actuar en el mercado de asistencia en tierra de combustibles y lubricantes de aviación en la España peninsular y Baleares, afecta directamente al mercado de almacenamiento de queroseno y verticalmente al mercado de suministro de querosenos de aviación, sobre los que esta Comisión ejerce sus competencias en cuanto organismo regulador de los mercados energéticos.

Las valoraciones y consideraciones contenidas en este informe resultan de la participación de ambas compañías en dicho mercado de suministro de queroseno, extendiéndose al de servicios “into-plane” y almacenamiento de combustible de aviación, formando parte estos últimos del mercado de asistencia en tierra en aeropuertos, en la medida en que las condiciones de prestación de tales servicios afecten a la cadena de suministro de los carburantes de aviación.

2.- Los denominados servicios “into plane” no pueden considerarse en actividades de los mercados energéticos, no están regulados por la Ley de Hidrocarburos y en consecuencia quedan fuera del ámbito competencial de esta Comisión.

3.- En lo referente al mercado de suministro de queroseno jet A-1, mercado verticalmente afectado por la operación, si bien las Partes declaran que el ámbito de actuación de JV en ningún caso incluirá estas actividades, en base a los datos analizados hay que señalar que, en la mayor parte de los aeropuertos afectados (Valencia, Gerona, Álava, Valladolid, Guipúzcoa, Albacete, Santiago y Tarragona), la cuota de mercado teórica en este mercado, resultante de sumar la correspondiente al Grupo REPSOL YPF y BP ESPAÑA, no significaría un cambio en la situación competitiva existente previamente a la operación. En lo que se refiere a los aeropuertos de Burgos y Sabadell, la cuota potencial conjunta de ambos operadores alcanzaría un [...] y un [...] respectivamente a raíz de la operación, si bien hay que tener en cuenta el carácter marginal de estos mercados relevantes, cuyas ventas de queroseno ni siquiera significan el 0,1% del total Península y Baleares. En

definitiva, puede concluirse que la operación objeto de este informe no tiene una incidencia negativa, desde el punto de vista de análisis de cuotas de mercado, en la situación de competencia efectiva del mercado de suministro mayorista de queroseno.

Adicionalmente, hay que señalar que, en tanto que el derecho de acceso de terceros a las instalaciones de almacenamiento, tal como se establece en la normativa española, alcanza hasta aquellas que se encuentran localizadas en aeropuertos, éste constituye en sí mismo una garantía del buen funcionamiento del mercado de suministro de queroseno en condiciones objetivas, transparentes y no discriminatorias.

4.- En lo que se refiere a los posibles efectos de la operación, desde el punto de vista de competencia, en el mercado de los servicios de almacenamiento en los distintos aeropuertos afectados, al igual que en el caso anterior, hay que señalar nuevamente que el derecho de acceso de terceros a las instalaciones de almacenamiento incluye aquellas localizadas en aeropuertos, constituyendo garantía suficiente para el buen funcionamiento del mercado en condiciones objetivas, transparentes y no discriminatorias, tanto en los casos en los que existe un único operador que presta los servicios de almacenamiento y puesta a bordo de queroseno como en aquellos en los que concurren varios competidores. La Comisión Nacional de Energía es el organismo garante de dicho derecho en el mercado español en ejercicio de sus funciones de resolución de conflictos, y, dada la ausencia de los mismos hasta la fecha, se puede afirmar que en la práctica el sistema funciona con normalidad.

5.- Considerando tanto las iniciativas introducidas por el Consejo de Administración de CLH para favorecer la independencia de gestión de su filial CLH AVIACIÓN, como las limitaciones legales establecidas en el Real Decreto-Ley 6/2000 sobre el accionariado de la compañía, esta Comisión considera improbable que se puedan producir efectos de coordinación derivados de la participación del Grupo REPSOL YPF y BP ESPAÑA en el Consejo de Administración de CLH.

6.- Adicionalmente, una vez analizados tanto el objeto social incluido en los estatutos de la nueva compañía JV, como el contenido del borrador del acuerdo de accionistas, anexos ambos documentos a la notificación, esta Comisión considera improbable igualmente que

se puedan producir efectos de coordinación derivados de la participación del Grupo REPSOL YPF y BP ESPAÑA en el accionariado de JV, en lo referente al funcionamiento los mercados de suministro y almacenamiento de querosenos de aviación.