



Comisión  
Nacional  
de Energía

**INFORME A PETICIÓN DE LA DIRECCIÓN  
GENERAL DE DEFENSA DE LA  
COMPETENCIA SOBRE LA OPERACIÓN  
DE PUESTA EN MARCHA DE LA  
EMPRESA EN PARTICIPACIÓN SPANISH  
INTO-PLANE SERVICES, S.L. (SIS),  
CONTROLADA CONJUNTAMENTE POR  
SHELL ESPAÑA, S.A. Y CEPSA.**

22 de diciembre de 2004

## 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 into-plane**
- 4.2. Mercado de suministro de querosenos**
- 4.3. Vínculos societarios**

### **5. CONCLUSIONES**

## **INFORME A PETICIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA SOBRE LA OPERACIÓN DE PUESTA EN MARCHA DE LA EMPRESA EN PARTICIPACIÓN SPANISH INTO-PLANE SERVICES, S.L. (SIS), CONTROLADA CONJUNTAMENTE POR SHELL ESPAÑA, S.A. Y CEPSA.**

Con fecha 7 de diciembre de 2004 tuvo entrada en el registro administrativo de la Comisión Nacional de Energía escrito de la Dirección General de Defensa de la Competencia de la Secretaría de Estado de Economía por el que se solicita a esta Comisión informe, en el plazo de 10 días hábiles, en relación con el proyecto de operación consistente en la puesta en marcha de la empresa en participación SPANISH INTO-PLANE SERVICES, S.L. (SIS), controlada conjuntamente al 50% por SHELL ESPAÑA, S.A. y COMPAÑÍA ESPAÑOLA DE PETRÓLEOS, S.A. (CEPSA).

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 22 de Diciembre de 2004 ha acordado emitir el siguiente:

### **INFORME**

#### **1. ANTECEDENTES**

Como se ha mencionado anteriormente, con fecha 7 de diciembre de 2004 tuvo entrada en el registro administrativo de la Comisión Nacional de Energía escrito de la Dirección General de Defensa de la Competencia de la Secretaría de Estado de Economía por el que se solicita a esta Comisión informe, en el plazo de 10 días hábiles, en relación con el proyecto de operación consistente en la puesta en marcha de la empresa en participación SPANISH INTO-PLANE SERVICES, S.L. (en adelante SIS), controlada conjuntamente al 50% por SHELL ESPAÑA, S.A. (en adelante SHELL ESPAÑA) y COMPAÑÍA ESPAÑOLA DE PETRÓLEOS, S.A. (en adelante CEPSA).

Hay que señalar que, tal como menciona el escrito de solicitud de informe, con fecha de 1 de octubre de 2004 la Comisión Europea había recibido la notificación relativa a la operación de referencia, conforme al artículo 4 del Reglamento (CEE) nº139/2004 del Consejo, de 20 de enero, sobre el Control de las concentraciones entre empresas. Asimismo el 6 de octubre de 2004 las autoridades españolas recibieron copia de la notificación según lo previsto en el artículo 19 del citado Reglamento.

Con fecha 27 de octubre de 2004, las autoridades españolas cursaron la solicitud de reenvío del caso de conformidad con el artículo 9 el Reglamento del Consejo. Por último, con fecha 23 de noviembre de 2004, tuvo entrada en el Servicio de Defensa de la Competencia la Decisión de la Comisión Europea por la que se remite el caso a las autoridades competentes en España (*“Decisión de la Comisión de 23 de noviembre de 2004 por la que se remite el caso nº COMP/M.3275-Shell España/Cepsa/SIS a las autoridades competentes del Reino de España, de conformidad con el artículo 9 del Reglamento del Consejo nº 139/2004”*)

En este contexto y de acuerdo con lo estipulado en el artículo 51.1 de la Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia, se ha solicitado a esta Comisión informe sobre el particular, acompañando a dicha solicitud copia del formulario de notificación correspondiente presentado por las Partes ante la Comisión, así como la solicitud cursada por el Servicio de Defensa de la Competencia y la Decisión de la Comisión relativa al reenvío.

## **2. SOBRE LA OPERACIÓN OBJETO DE ESTE INFORME**

### ***2.1. Descripción de la operación***

La operación notificada consiste en la puesta en marcha de la empresa en participación SIS, controlada conjuntamente al 50% por SHELL ESPAÑA y CEPESA. Según el documento de notificación, SIS se constituyó el 8 de septiembre de 2003 con objeto de prestar servicios de puesta a bordo de combustible de aviación (lo que se conoce como “servicios into-plane”) en los aeropuertos de la Península y Baleares en el marco 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 trasposición de la mencionada Directiva.

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 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 into-plane”. En general, de acuerdo con la documentación aportada (notificación, solicitud cursada por el Servicio de Defensa de la Competencia y Decisión de la Comisión relativa al reenvío) SIS habría sido constituida con objeto de dedicarse a esta actividad.

Además, según el documento de notificación SIS ha sido constituida para operar de forma independiente de sus empresas matrices, SHELL ESPAÑA y CEPSA. 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 solo de los “servicios into-plane” descritos anteriormente.

## ***2.2. Compañías participantes en la operación***

### SHELL ESPAÑA

SHELL ESPAÑA pertenece al 100% a la multinacional anglo-holandesa ROYAL DUTCH SHELL, uno de los mayores grupos petroleros privados del mundo, que opera en 145 países, cuenta con una plantilla de casi 120.000 empleados y está presente en todas las actividades de la cadena del petróleo y del gas: exploración y producción de hidrocarburos, refino, logística, comercialización de productos petrolíferos, gas natural y petroquímica. El Grupo ROYAL DUTCH SHELL es privado y sus acciones cotizan en los principales mercados financieros del mundo.

Las actividades desarrolladas por SHELL ESPAÑA en nuestro país durante el año 2003 son las siguientes:

- Distribución al por mayor de productos petrolíferos. SHELL ESPAÑA 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 2003 las ventas correspondientes a esta actividad superaron las [.] Tm. Más de la

mitad de estas ventas, aproximadamente [.] Tm, correspondieron a combustibles de aviación.

- Distribución al por menor de productos petrolíferos. Al finales de 2003 SHELL ESPAÑA contaba con una red de más de 300 estaciones de servicio. Las ventas anuales realizadas a través de este canal se aproximaron a [.] MTm.
- Logística. A 31 de diciembre de 2003 SHELL ESPAÑA era titular de una participación del 5% del capital social de CLH (Compañía Logística de Hidrocarburos CLH, S.A.) así como de 2 instalaciones de almacenamiento situadas en Melilla y Gran Canaria, con sendas capacidades de 10.323 m<sup>3</sup> y 64.730 m<sup>3</sup>. Por otro lado, ostentaba una participación del 50% en el capital social de DISHELL, titular de una instalación en la isla de La Palma de 5.875 m<sup>3</sup> de capacidad máxima.
- Prestación de servicios “into plane”. SHELL ESPAÑA es titular de 2 concesiones para la prestación de servicios “into plane” en los aeropuertos de Madrid-Barajas (recientemente expirada) y Barcelona.

En 2004 el Grupo ROYAL DUTCH SHELL inició un proceso general de desinversión de la mayoría de sus activos en España y Portugal. La mencionada desinversión se ha llevado a cabo mediante la venta separada de sus negocios en tres bloques distintos: Portugal, España Peninsular e Islas Canarias, Ceuta y Melilla. Mientras que los activos de Portugal han sido vendidos a REPSOL YPF, la compañía DISA CORPORACIÓN PETROLÍFERA, S.A. (DISA) ha comprado los bloques de España Peninsular y Comunidad Canaria, Ceuta y Melilla. Esta última operación de concentración, pendiente de aprobación por las autoridades competentes, ha sido informada por esta Comisión mediante informe aprobado por el Consejo de fecha 7 de octubre de 2004 a petición del Servicio de Defensa de la Competencia.

Tras estas operaciones de venta las actividades del GRUPO ROYAL DUTCH en nuestro país, realizadas a través de SHELL ESPAÑA, quedarán reducidas a la distribución de lubricantes y carburantes de aviación, marina y pesca, además de la prestación de servicios de puesta a bordo de combustibles en aeronaves.

## CEPSA

CEPSA es la segunda compañía petrolera española. Fue constituida en 1929 como la primera compañía petrolera privada en España, tras el establecimiento del monopolio de petróleos en nuestro país en 1927. Hoy en día es una compañía integrada en todas las actividades de la cadena del petróleo y gas natural. Las principales actividades del Grupo CEPSA en España en el año 2003 en lo que se refiere al sector petrolero son las siguientes:

- Refino. El grupo CEPSA es uno de los tres operadores en el mercado español que dispone de activos de refino. Posee tres refinерías en Tenerife, Algeciras y Huelva, con una capacidad de procesamiento de 21,5 millones de toneladas anuales de crudo, lo que representa el 33% de la capacidad de refino en nuestro país. Asimismo participa en un 50% en Asesa.
- Distribución al por mayor de productos petrolíferos. 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 2003 las ventas correspondientes a esta actividad superaron los [.] MTm. Aproximadamente el [.]% de estas ventas correspondieron a combustibles de aviación.
- Distribución al por menor de productos petrolíferos. De acuerdo con la información disponible en la Comisión Nacional de Energía, a 31 de diciembre de 2003 CEPSA cuenta con una red de mas de 1.500 estaciones de servicio, el [.]% del total en España. Las ventas realizadas en 2003 a través de este canal superaron los [.] MTm.
- Logística. Ostenta una participación del 14,15% en la Compañía Logística de Hidrocarburos CLH, S.A. Por otro lado participa mayoritariamente en cuatro compañías que desarrollan actividades logísticas en Canarias, Ceuta y Melilla:
  1. ATLAS S.A.: titular de una instalación de almacenamiento en Ceuta de 54.938 m<sup>3</sup> de capacidad
  2. PETRÓLEOS DE CANARIAS, S.A.: titular de una instalación en Las Palmas de Gran Canaria (42.470 m<sup>3</sup>) y otra en Santa Cruz de Tenerife (95.377 m<sup>3</sup>)

3. CMD AEROPUERTOS CANARIOS, S.L.: centra su actividad en los aeropuertos de Gran Canaria, Tenerife-Sur, Lanzarote y Fuerteventura, sumando una capacidad de almacenamiento de 33.380 m<sup>3</sup>
  4. CEPSA AVIACIÓN, S.A.: titular de instalaciones de almacenamiento en los aeropuertos de Tenerife-Norte, La Palma y Melilla, cuya capacidad total asciende a 4.340 m<sup>3</sup>.
- GLP. CEPSA es el segundo operador al por mayor de gases licuados del petróleo (GLP), con una cuota de mercado del 11%.

### SIS

Como se ha comentado anteriormente, según la notificación, SIS se constituyó el 8 de septiembre de 2003 con objeto de prestar servicios “into-plane” 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. Tras haberse presentado a diversas licitaciones convocadas por la entidad pública empresarial AEROPUERTOS ESPAÑOLES y NAVEGACIÓN AEREA (en adelante AENA), gestor de las infraestructuras aeroportuarias, el 3 de agosto de 2004 SIS recibió la confirmación oficial de la obtención de concesiones para explotar los servicios de puesta a bordo en los aeropuertos de Alicante, Málaga y Sevilla (continuando pendiente la resolución del concurso convocado para el aeropuerto de Madrid-Barajas).

### **2.3. Normativa aplicable**

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

El Reglamento (CE) N° 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 la Decisión de la Comisión de remisión del caso a las autoridades competentes en España, “*las empresas implicadas en la operación propuesta*”

*realizan un volumen de negocios conjunto en el ámbito mundial superior a 5.000 millones de euros. Cada una de ellas realiza un volumen de negocios en la Comunidad superior a 250 millones de euros y no obtiene más de dos tercios de su volumen de negocios comunitario en un mismo Estado miembro. La operación propuesta tiene, por tanto, dimensión comunitaria”.*

Así pues, con fecha 1 de octubre de 2004 las partes notificaron a la Comisión Europea el proyecto de operación, conforme al artículo 4 del mencionado Reglamento. Asimismo el 6 de octubre de 2004 las autoridades de la competencia españolas recibieron copia de esta notificación, según lo previsto en el artículo 19 del mismo Reglamento.

### **Sobre el reenvío del caso a las autoridades competentes en España**

Con fecha 27 de octubre de 2004 las autoridades españolas cursaron la solicitud de reenvío del caso de conformidad con el artículo 9 del mismo Reglamento, por el cual se establece que la Comisión podrá remitir una concentración notificada a las autoridades de un Estado miembro siempre y cuando se cumplan ciertas condiciones.

En este sentido la mencionada Decisión de la Comisión de remisión del caso a las autoridades competentes en España se afirma en el punto 57 del apartado de Conclusiones que *“la Comisión ha comprobado que las condiciones para la remisión establecidas en el artículo 9 del Reglamento de Concentraciones se cumplen en el presente caso y ha decidido dar cumplimiento a la solicitud cursada por las autoridades españolas y remitirles el caso a fin de que se aplique la legislación española en materia de competencia”*

Por tanto, la operación objeto de este informe está sujeta a lo dispuesto en la Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia. En este contexto, la Dirección General de Defensa 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 51.1 de la mencionada Ley 16/1989, donde se establece que *“Todas las Administraciones Públicas están obligadas a suministrar información o emitir los informes que se les soliciten”*.

El presente informe se entiende emitido en ejercicio de lo previsto en la Disposición Adicional Undécima.Tercero.1, función decimoquinta, de la Ley de Hidrocarburos, según la cual 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, pudiera 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 SHELL ESPAÑA y CEPSA.

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 las partes notificantes, los mercados afectados por la presente operación de concentración son el mercado de provisión de servicios de puesta a bordo (“into-plane”) de queroseno de aviación y el mercado, verticalmente relacionado con el anterior, de producción y suministro de carburantes de aviación.

Esta Comisión comparte la procedencia de diferenciar, dentro de la cadena de suministro de queroseno de aviación, estos dos mercados diferenciados. Del mismo modo, la Comisión Europea también ha establecido anteriormente esta diferenciación<sup>1</sup>.

### **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 del mercado de asistencia en tierra en aeropuertos, se puede distinguir, como mercado relevante diferenciado, el de provisión de servicios de puesta a bordo (“into-plane”) de querosenos de aviación.

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<sup>2</sup> la organización y ejecución del llenado y vaciado de

---

<sup>1</sup> Caso No. COMP/M.3110 OMV/BP Southern Germany Package, por ejemplo.

<sup>2</sup> Según el RD 1161/1999, de 2 de julio antes citado.

combustible, incluidos el almacenamiento y el control de la calidad y cantidad de las entregas de carburante.

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 hidrantes (sistema de tuberías dotadas de los necesarios equipos de bombeo), bien mediante unidades repostadoras (camiones cisterna) y equipos fijos de repostamiento. En el caso de hidrantes, 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.

Dentro de este mercado, sin embargo, se pueden distinguir tal como hacen las Partes<sup>3</sup>, la titularidad de las infraestructuras aeroportuarias (tanques de almacenamiento y redes de hidrante) del resto de servicios “into-plane”. Esta distinción puede, en efecto, resultar relevante en aquellos sistemas en los que existe una separación entre la titularidad (dominical o concesional) de tales elementos de infraestructura y la prestación de servicio mediante unidades repostadoras o dispensers. Así, en el caso español, CLH AVIACIÓN presta, en la mayor de los aeropuertos, tanto el servicio de puesta a bordo (“into-plane”) como el de almacenamiento de querosenos al ser concesionaria de las instalaciones habilitadas al efecto. Sin embargo, según las Partes, en los aeropuertos en los que han sido adjudicatarias de las licitaciones realizarán únicamente el servicio de puesta a bordo mientras que CLH AVIACIÓN continuará prestando servicios de almacenamiento en tanto en cuanto mantenga la correspondiente concesión.

### **3.1.2 Mercado de suministro de querosenos de aviación**

Las partes, siguiendo reiteradas Decisiones anteriores de la Comisión Europea<sup>4</sup>, consideran que el mercado de suministro de queroseno de aviación es un mercado

---

<sup>3</sup> De forma congruente con decisiones anteriores de la Comisión Europea (e. gr. Caso No COMPO/M.3110 Southern Germany Package)

<sup>4</sup> Casos No IV/ M. 1383 Exxon/Mobil o No COMP/M.1628- Total Fina/Elf, por ejemplo.

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”.

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 única red de poliductos que conecta las refinerías peninsulares con los centros de consumo, incluidos 33 aeropuertos en Península y Baleares. 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 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](http://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.

### **3.2. 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.

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

Las Partes reconocen que, a pesar de que los concursos para la adjudicación de la selección de los agentes que prestan los servicios “into-plane” se ajustan a términos bastante similares en todos los aeropuertos, el mercado geográfico relevante para estos servicios es local, aeropuerto a aeropuerto.

Esta Comisión considera igualmente 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, antes mencionada, 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 que el ámbito geográfico relevante del suministro de querosenos de aviación es el de toda la Península y Baleares. Para apoyarlo sostienen, en primer lugar, que el sistema de distribución de los querosenos a través, mayoritariamente, de la red de CLH permite a todo operador colocar su producto en cualquier aeropuerto ubicado en dicho ámbito, recordando que CLH debe prestar sus servicios a cualquier operador bajo criterios de no discriminación, objetividad y transparencia.

Además, señalan que tanto SHELL ESPAÑA como CEPESA operan en todo el ámbito nacional y que el suministro de queroseno está abierto no sólo a los operadores con capacidad de refino en España sino también a los importadores.

La Comisión Europea, sin embargo, 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 aconsejan 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.

#### **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 la base de datos interna de la Comisión Nacional de Energía elaborada a su vez a partir de la información remitida por las propias compañías en virtud de la Resolución, de 15 de julio de 2002<sup>5</sup>, de la Dirección General de Política Energética y Minas, por la que se aprueban los nuevos 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. Por último, los datos relativos a la capacidad de almacenamiento se han obtenido a partir de la información solicitada periódicamente por esta Comisión a las compañías que prestan servicio de almacenamiento a terceros.

##### ***4.1. Mercado de servicios “into-plane”***

Tal como se ha comentado a lo largo de este informe, los denominados servicios “into-plane” 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

---

<sup>5</sup> La información remitida por las compañías en virtud de la Resolución mencionada es confidencial

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.

Este Real Decreto 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 into-plane”. 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, en España se ha iniciado un proceso de apertura a nuevos operadores para la prestación de servicios “into-plane” en los aeropuertos de mayor tráfico, 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, según el 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.

- Además tiene encomendado el proceso de selección de un nuevo operador de servicios, de acuerdo con lo estipulado en el artículo 14.1, según el cual 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 los diversos concursos (uno por aeropuerto afectado) relativos a la concesión de las correspondientes licencias para la realización de actividades de servicios “into plane” como segundo operador. Tal ha sido el caso de los aeropuertos de Alicante, Barcelona, Ibiza, Madrid, Málaga, Menorca, Palma de Mallorca, Sevilla y Valencia, que ya cuentan con un segundo operador. Además, hay que señalar que en un futuro también se convocarán concursos en aquellos aeropuertos de menor tráfico, en los que opera un único agente, cuando lleguen a su vencimiento las concesiones vigentes en la actualidad, en su mayoría operadas por CLH AVIACIÓN. Por último destacamos que en los aeropuertos de Madrid-Barajas y Barcelona está previsto iniciar un proceso para seleccionar un tercer operador a raíz de la orden FOM/3522/2003 de 9 de diciembre, por la que se amplía el número de agentes que puedan prestar el servicio de asistencia de combustible y lubricante.

En la actualidad, a diferencia de años anteriores en los que el servicio de puesta a bordo era prestado exclusivamente por CLH AVIACIÓN (salvo en los aeropuertos de Madrid-Barajas y Barcelona donde también actuaba SHELL ESPAÑA), existen como resultado de los procesos de licitación ocho compañías que prestan dichos servicios.

Así, 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 la puesta a bordo en 19, REPSOL YPF en 3, FUEL PLANE (FP) en 2, SIS en 1 y MIERENSE DE TRANSPORTES (MITRASA) en 1. Por su parte, ocho aeropuertos cuentan con dos compañías que prestan dichos servicios (ICASA y SLCA en tres de ellos, CLH AVIACIÓN

y SIS en dos, REPSOL YPF y CLH AVIACIÓN en otros 2 y, por último, CLH AVIACIÓN y FP en uno).

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, que tiene encomendada además mayores atribuciones en los denominados servicios en rampa entre los que se encuentran los “servicios into-plane”.

A partir de todo lo expuesto anteriormente, hay que señalar 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 hasta salida de terminal de los combustibles de aviación, este informe centrará sus valoraciones desde el punto de vista de la competencia, sobre este aspecto incluido en el ámbito competencial de esta Comisión.

Por último, a lo largo de este informe, se analizarán además de lo relativo al almacenamiento, aquellos aspectos puntuales relacionados con el mercado de servicios “into-plane” 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 el análisis realizado por la Comisión Europea en la Decisión de la Comisión de remisión del caso a las autoridades competentes en España.

Por lo tanto a efectos prácticos en el siguiente epígrafe se abordarán las valoraciones sobre los aspectos anteriormente citados.

#### ***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 SIS,

CEPSA y SHELL ESPAÑA son compañías petroleras integradas verticalmente que realizan operaciones de compraventa de queroseno.

Tradicionalmente, España viene siendo un país deficitario de querosenos, por lo que se ve obligada a importar cantidades significativas de estos productos. 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, en la actualidad gestionadas por CLH AVIACIÓN mediante el correspondiente título concesional. CLH AVIACIÓN está presente en 33 aeropuertos españoles de Península y Baleares en donde, con una capacidad total de almacenamiento de 135.000 m<sup>3</sup>, ofrece 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 hidrantes (aeropuertos de Madrid-Barajas, Barcelona, Palma de Mallorca y Málaga) o bien a través de unidades repostadoras y equipos fijos de repostamiento (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 la 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 mas 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, anteriormente citada, durante el año 2003 se consumieron en España 4,27 millones de toneladas de queroseno para uso en aviación civil (Jet A-1), cifra que representa el 6,0% 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 79,3% de esta demanda, es decir, 3,39 millones de toneladas de Jet A-1. A su vez, el 46,4% de estos 3,39 millones de toneladas correspondió a los aeropuertos de Málaga, Sevilla, Alicante y Madrid. Se recuerda que los tres primeros son los aeropuertos en los que, por el momento, SIS ostenta la concesión para la realización del servicio “into-plane”. Por su parte, el proceso de adjudicación de la concesión de este servicio en el aeropuerto Madrid-Barajas, al que SIS presentó su oferta el pasado 24 de septiembre, aún no ha concluido.

**Tabla 4.1.: Ventas Jet A-1 Península y Baleares. Año 2003**

	Tm JET A-1	% s/Total Península+Baleares
SEVILLA	[.]	[.]
ALICANTE	[.]	[.]
MÁLAGA	[.]	[.]
MADRID	[.]	[.]
<b>TOTAL 4 AEROPUERTOS</b>	[.]	[.]
<b>TOTAL PENÍNSULA+BALEARES</b>	[.]	[.]

Fuente: CNE

### Estructura de la oferta

Las ventas de los 3,39 millones de toneladas de Jet A-1 demandados por los aeropuertos españoles sitos en Península y Baleares durante el año 2003 fueron realizadas por ocho compañías. Siete de estas compañías, todas ellas excepto IBERIA, son operadores al por mayor de productos petrolíferos, que abastecen el mercado de Jet A-1 importando producto, comprándolo a otros operadores al por mayor y/o produciéndolo, siendo aplicable este último caso a tan sólo las compañías con capacidad de refino en territorio nacional (REPSOL YPF, CEPSA y BP). 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.

La tabla 4.2. muestra la cuota de mercado sobre el total Península y Baleares de cada una de estas ocho compañías durante 2003. Analizando la información contenida en la misma se observa que las tres compañías con capacidad de refino en España son las que ostentan una mayor cuota de mercado, totalizando entre ellas más de un [.]% . La cuarta posición la ocupa SHELL ESPAÑA con una cuota del [.]% . Los porcentajes correspondientes a las restantes compañías presentes en el mercado de suministro de Jet A-1 no superan el [.]% .

**Tabla 4.2.: Cuotas de mercado suministro Jet A-1 Península y Baleares. Año 2003**

	Tm JET A-1	% s/Total Península+Baleares
CEPSA	[.]	[.]
REPSOL YPF	[.]	[.]
BP	[.]	[.]
SHELL ESPAÑA	[.]	[.]
IBERIA	[.]	[.]
ESSO ESPAÑOLA	[.]	[.]
TEXACO	[.]	[.]
TOTAL ESPAÑA	[.]	[.]
<b>TOTAL PENÍNSULA+BALEARES</b>	[.]	[.]

Fuente: CNE

Dado que, como se ha detallado en el epígrafe 2.2., SIS actualmente es titular de las concesiones de explotación de los servicios de puesta a bordo en los aeropuertos de Málaga, Sevilla y Alicante y está pendiente de la resolución del concurso convocado para Madrid-Barajas, se ha particularizado el análisis anterior para cada uno de estos cuatro aeropuertos. La Tabla 4.3. muestra los resultados obtenidos en base a la información relativa al año 2003.

**Tabla 4.3.: Cuotas de mercado suministro Jet A-1 en Málaga, Sevilla, Alicante y Madrid. Año 2003**

Tm JET A-1		% s/Total Málaga	Tm JET A-1		% s/Total Sevilla
CEPSA	[.]	[.]	CEPSA	[.]	[.]
REPSOL YPF	[.]	[.]	REPSOL YPF	[.]	[.]
TEXACO	[.]	[.]	TEXACO	[.]	[.]
BP	[.]	[.]	BP	[.]	[.]
SHELL ESPAÑA	[.]	[.]	SHELL ESPAÑA	[.]	[.]
ESSO ESPAÑOLA	[.]	[.]	ESSO ESPAÑOLA	[.]	[.]
TOTAL ESPAÑA	[.]	[.]	TOTAL ESPAÑA	[.]	[.]
IBERIA	[.]	[.]	IBERIA	[.]	[.]
<b>MÁLAGA</b> [.]			<b>SEVILLA</b> [.]		

  

Tm JET A-1		% s/Total Alicante	Tm JET A-1		% s/Total Madrid
BP	[.]	[.]	REPSOL YPF	[.]	[.]
CEPSA	[.]	[.]	CEPSA	[.]	[.]
REPSOL YPF	[.]	[.]	SHELL ESPAÑA	[.]	[.]
TEXACO	[.]	[.]	BP	[.]	[.]
SHELL ESPAÑA	[.]	[.]	ESSO ESPAÑOLA	[.]	[.]
ESSO ESPAÑOLA	[.]	[.]	TEXACO	[.]	[.]
TOTAL ESPAÑA	[.]	[.]	TOTAL ESPAÑA	[.]	[.]
IBERIA	[.]	[.]	IBERIA	[.]	[.]
<b>ALICANTE</b> [.]			<b>MADRID</b> [.]		

Fuente: CNE

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

- La estructura de las cuotas de mercado a nivel Península y Baleares se mantiene por lo general en cada uno de los aeropuertos analizados, si bien sus magnitudes son diferentes. Las compañías con capacidad de refino en España son las que ostentan los mayores porcentajes, ocupando posiciones que oscilan entre la primera y la cuarta. Cabe destacar el caso de CEPSA con cuotas de mercado que superan el [.]% en los aeropuertos de Málaga y Sevilla. En los de Madrid y Alicante se presenta como [.] operador, suministrando aproximadamente el [.]% del total demandado.

- En los tres aeropuertos en los que actualmente SIS realiza la puesta a bordo, SHELL ESPAÑA es el [.] operador por cuota de mercado, no superando en ningún caso el [.]%. En el aeropuerto de Madrid ocupa una posición más destacable al suministrar más del [.]% del total.
- IBERIA y TOTAL ESPAÑA no están presentes en el suministro de Jet A-1 en ninguno de los cuatro aeropuertos analizados.
- TEXACO, que a nivel Península y Baleares ocupa la [.] posición, es el [.] suministrador en los aeropuertos de Málaga, Sevilla y Alicante.

Por último, de igual manera, se ha realizado este análisis con los datos disponibles hasta la fecha relativos al año 2004. A la vista de los resultados obtenidos se concluye que no se ha producido un cambio sustancial en la estructura del mercado de suministro de Jet A-1 en Península y Baleares ni en los cuatro aeropuertos analizados, dado que las ocho compañías anteriormente citadas mantienen su presencia en el mismo con cuotas de mercado similares. Como única novedad cabe destacar la entrada en 2004 de un nuevo operador, GALP ESPAÑA, con una cuota de mercado hasta el momento poco relevante y concentrada exclusivamente en Madrid.

Una vez analizada la estructura del mercado de suministro de querosenos en España se pasa a valorar la incidencia de la operación objeto de este informe en el mismo. De acuerdo con la Decisión de la Comisión, relativa al reenvío del caso a las autoridades en España, a raíz de la operación de referencia podrían existir implicaciones en el mercado de suministro de querosenos por las siguientes razones:

- Tanto SHELL ESPAÑA como CEPSA 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 y el almacenamiento en instalaciones aeroportuarias ofrecidos por el GRUPO CLH.
- En aquellos aeropuertos en los que SIS resulte adjudicataria es razonable pensar que SHELL ESPAÑA y CEPSA contratarán con su filial SIS los servicios de puesta a bordo, de forma que SIS podría asegurarse una clientela cautiva.

Según la mencionada Decisión de la Comisión, 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 en el epígrafe 3 de este informe, 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 y como explican las partes, existe de hecho una separación entre la titularidad de las infraestructuras de almacenamiento del resto de servicios “into-plane”, puesto que AENA convoca licitaciones separadas para ello. Sin embargo, aunque en un futuro no existiese esta separación, y SIS 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 “into-plane”, el propio derecho de acceso a terceros garantizaría igualmente el funcionamiento del mercado de suministro en condiciones objetivas, transparentes y no discriminatorias

Sin embargo, esta Comisión ha identificado otros elementos a considerar que, unidos a las circunstancias anteriores y bajo ciertas hipótesis, pudieran afectar a la situación de competencia en el mercado de suministro de combustibles de aviación.

En primer lugar y a pesar que en la documentación aportada (notificación, solicitud cursada por el Servicio de Defensa de la Competencia y Decisión de la Comisión relativa al reenvío), se indica que SIS habría sido constituida con objeto de dedicarse a la prestación de “servicios into-plane”, conviene señalar que el objeto social de la empresa, según sus estatutos sociales incluidos en la escritura de constitución de la misma, *“lo constituye el ejercicio, por cuenta propia o de terceros, de las siguientes actividades:*

- 1. La adquisición, almacenamiento, transporte, distribución y venta de queroseno de aviación, grasas, lubricantes y demás productos necesarios para el avituallamiento y mantenimiento de aeronaves.*
- 2. La prestación de servicios de asistencia y suministro de combustibles y lubricantes, avituallamiento, mantenimiento y cualesquiera otros a favor de aeronaves en los aeropuertos nacionales.*
- 3. La adquisición y tenencia de toda clase de bienes y derechos que sean necesarios o convenientes para el ejercicio de las actividades anteriores y, en especial, de concesiones administrativas para el establecimiento de instalaciones o prestación de servicios en aeropuertos nacionales”*

Por lo tanto, el objeto social de SIS contempla, además de las actividades relacionadas con el mencionado servicio de puesta a bordo, otras relativas al mercado de compraventa de combustible de aviación. Si bien la inclusión de la compraventa de queroseno en el objeto social de SIS pudiera estar motivado por la necesidad de atender servicios puntuales de suministro de carburantes de aviación a pequeña escala, en caso de que en un futuro SIS acometiera plenamente la mencionada actividad, actuaría en el mismo mercado que sus matrices. Así, podría facilitar la puesta en común de la actividad de suministro de queroseno de SHELL ESPAÑA y CEPESA y, en el extremo, posibilitar la desaparición de un competidor en este mercado, al surgir una concentración efectiva de dos operadores.

En este mismo sentido, conviene resaltar que no es habitual encontrar un contenido del objeto social tan amplio como el de SIS en otras empresas del sector. Según la base de datos del Registro Mercantil, a la que esta Comisión ha tenido acceso, los objetos sociales de CLH AVIACIÓN y de SERVICIOS LOGISTICOS DE COMBUTIBLES DE AVIACIÓN S.L (en adelante SLCA), participada indirectamente al 50% por el grupo REPSOL YPF y BP ESPAÑA, contemplan únicamente actividades relacionadas con la prestación de servicios de puesta a bordo.

En segundo lugar en la documentación aportada figura un “Acuerdo entre los socios de SIS”, suscrito entre CEPESA y SHELL ESPAÑA el mismo día de constitución de la empresa en participación, cuyo objeto es regular las relaciones internas entre los

accionistas de SIS, al margen de lo que ya recogen los estatutos de la sociedad, que se materializa en una serie de pactos.

En este documento los socios acuerdan en cumplimiento de una política de no discriminación, que *“las tarifas de servicios de puesta a bordo serán iguales en cada aeropuerto para todos los clientes de la sociedad ya sean estos los miembros de la misma o terceros”*. Sin embargo el mencionado acuerdo dedica su anexo 4 a regular las condiciones que regirán los servicios de puesta a bordo de terceros, en el que se establece como una de las condiciones que *“las demandas de los clientes no socios no deberán sobrepasar la capacidad operativa inmediata. En caso de que sean necesarias inversiones para ampliaciones de capacidad la sociedad informará al cliente no socio del plazo en que podrá iniciar la atención de sus requerimientos.”*

Por tanto, si bien queda patente la política de igualdad entre socios y terceros al reconocer la aplicación de las mismas tarifas por servicios y aeropuerto, el hecho de condicionar de forma expresa la atención de la demanda de terceros a la disponibilidad de capacidad operativa pudiera derivar en una situación en la que se favorecerían las actividades de las matrices creando cuotas cautivas a favor de los socios de SIS, dificultando el acceso real de terceros a los servicios de puesta a bordo.

Sin embargo, y a pesar de lo anterior, una vez más conviene recalcar 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 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.

### **4.3. Vínculos societarios**

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, a 30 de junio de 2004 CEPSA

y SHELL ESPAÑA participan en el capital de CLH con un 14,15% y un 5% respectivamente. A este respecto, hay que señalar que en septiembre de 2004 SHELL ESPAÑA ha vendido el total de su participación en CLH a DISA, como parte del proceso de desinversión de la mayoría de sus activos en España, si bien ha pactado que tras la venta seguirá teniendo un representante en el Consejo de la sociedad.

Por otro lado, hay que recordar que CLH AVIACIÓN, sociedad participada al 100% por CLH, es competidora de SIS al operar en el mercado de servicios de puesta a bordo en aeropuertos españoles. En definitiva, a raíz de la operación notificada SHELL ESPAÑA y CEPSA participan en los órganos de gestión de dos sociedades competidoras, SIS y CLH AVIACIÓN.

Es por lo 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 “into-plane” o en el desempeño de estos servicios. A este respecto cabe señalar que CLH se ha adelantado 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, con fecha 27 de enero de 2004, el Consejo de CLH ha aprobado que sea la Dirección de CLH AVIACIÓN, S.A. la que decida 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, ambas iniciativas refuerzan la independencia en la gestión de las dos compañías competidoras afectadas, SIS 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 SHELL ESPAÑA y CEPSA de una empresa en participación de plenas funciones (denominada SIS) para actuar en el mercado de prestación de servicios de puesta a bordo de querosenos de aviación, afecta verticalmente al mercado de suministro de querosenos de aviación, sobre el 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”, que forma parte 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.- La integración vertical de SHELL ESPAÑA y CEPSA mediante la creación de una sociedad filial de control conjunto para la prestación de servicios de puesta a bordo de querosenos de aviación, incluye ciertos aspectos que podrían llegar a afectar negativamente al nivel de competencia efectiva en el mercado de suministro de querosenos de aviación:

- a) el objeto social de SIS contempla, además de las actividades propias de los servicios de puesta a bordo, otras relacionadas con el mercado de venta de combustible de aviación.
- b) el Acuerdo de Accionistas suscrito por las partes contempla, únicamente para el caso de terceros no socios, condicionamientos asociados a la capacidad operativa.

Los posibles efectos negativos del contenido de estos acuerdos son de especial relevancia si se tiene en cuenta la cuota de mercado conjunta de las empresas matrices en el mercado de suministro de querosenos en los aeropuertos de Málaga y Sevilla ([.]% y [.]%, respectivamente).

3.- El elemento esencial, no obstante, para garantizar el suministro de querosenos de aviación es el acceso a las infraestructuras aeroportuarias que permiten el abastecimiento de las aeronaves. En este sentido, 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, mediante un procedimiento negociado, bajo condiciones objetivas, transparentes y no discriminatorias, al cual quedan sometidas los oleoductos de productos y las instalaciones de almacenamiento de querosenos de aviación ubicadas en recintos aeroportuarios.

La Comisión Nacional de Energía tiene atribuidas legalmente las competencias exclusivas para la tramitación y resolución de los conflictos de acceso que en este sentido se pudieran suscitar.

Este régimen legal de derecho de acceso permite atenuar, en gran medida, los efectos potencialmente negativos para el nivel de competencia efectiva derivados de la presente operación en el mercado de suministro de querosenos de aviación.

4.- Sin embargo, las garantías derivadas de dicho régimen deberían reforzarse en el mercado verticalmente relacionado de servicios de puesta a bordo, a través de la apropiada gestión de los procesos de selección por parte de AENA de los concesionarios de los depósitos de almacenamiento de querosenos en los recintos aeroportuarios y mediante la definición y supervisión de las condiciones bajo las que se accede y prestan los servicios “into-plane” por parte de los respectivos adjudicatarios.

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 de SHELL ESPAÑA y CEPSA en el Consejo de Administración de CLH.