



RESOLUCIÓN (Expte. C-0033/07, REPSOL/BP (Activos))

CONSEJO

D. Luis Berenguer Fuster, Presidente
D. Fernando Torremocha García-Sáenz, Consejero
D. Miguel Cuerdo Mir, Consejero
D^a Pilar Sánchez Núñez, Consejera
D, Julio Costas Comesaña, Consejero
D^a M^a Jesús González López, Consejera
D^a Inmaculada Gutiérrez Carrizo, Consejera

En Madrid, a 6 de marzo de 2008.

Visto el expediente tramitado de acuerdo a la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia, referente a la operación de concentración económica consistente en la adquisición por parte de REPSOL COMERCIAL DE PRODUCTOS PETROLÍFEROS S.A. de determinados activos de BP OIL ESPAÑA S.A. (Expte. C/0033/07), actuando como Ponente el Consejero D. Miguel Cuerdo Mir, y estando de acuerdo con el informe y la propuesta remitidos por la Dirección de Investigación, el Consejo de la Comisión Nacional de la Competencia ha resuelto, en aplicación del artículo 57.2.a) de la mencionada Ley, autorizar la citada operación de concentración en primera fase.

Comuníquese esta Resolución a la Dirección de Investigación de la Comisión Nacional de la Competencia y notifíquese a los interesados, haciéndoles saber que la misma pone fin a la vía administrativa y que se puede interponer contra ella recurso contencioso-administrativo ante la Audiencia Nacional, en el plazo de dos meses a contar desde su notificación.



INFORME Y PROPUESTA DE RESOLUCIÓN

EXPEDIENTE C/0033/07 REPSOL / BP (Activos)

Con fecha 12 de diciembre de 2007 ha tenido entrada en esta Dirección de Investigación notificación relativa a la adquisición por parte de REPSOL COMERCIAL DE PRODUCTOS PETROLÍFEROS, S.A. (en adelante RCPP) de determinados activos de BP OIL ESPAÑA, S.A. (en adelante BP).

Dicha notificación ha sido realizada por RCPP según lo establecido en el artículo 9 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia por superar el umbral establecido en el artículo 8.1.a). A esta operación le es de aplicación lo previsto en el Real Decreto 261/2008, de 22 de febrero, por el que aprueba el Reglamento de Defensa de la Competencia.

El artículo 57.2. c) de la Ley 15/2007 establece que el Consejo de la Comisión Nacional de la Competencia dictará resolución en primera fase en la que podrá acordar iniciar la segunda fase del procedimiento, cuando considere que la concentración puede obstaculizar el mantenimiento de la competencia efectiva en todo o parte del mercado nacional.

Asimismo, el artículo 38.2 de la Ley 15/2007 añade: " El transcurso del plazo máximo establecido en el artículo 36.2.a) de esta Ley para la resolución en primera fase de control de concentraciones determinará la estimación de la correspondiente solicitud por silencio administrativo, salvo en los casos previstos en los artículos 9.5, 55.5 y 57.2.d) de la presente Ley".

En ejercicio de lo dispuesto en el artículo 17.2.c) de la Ley 15/2007, la Dirección de Investigación solicitó a la Comisión Nacional de la Energía (CNE) con fecha 14 de diciembre de 2007 que emitiera informe sobre la presente operación. El mencionado informe fue recibido por esta Dirección de Investigación con fecha 29 de febrero de 2008.

Según lo anterior, la fecha límite para acordar iniciar la segunda fase del procedimiento es el **29 de marzo de 2008**, inclusive. Transcurrida dicha fecha, la operación notificada se considerará tácitamente autorizada.

I. NATURALEZA DE LA OPERACIÓN

La operación notificada consiste en la adquisición por parte de RCPP del control exclusivo de una serie de concesiones administrativas de instalaciones fijas para el suministro de gasóleo B marítimo en zonas de servicio de los puertos de Vigo, Cedeira, Santander, Peñíscola y Castellón pertenecientes a BP, mediante un contrato de compraventa de 16 de mayo de 2007.

Finalmente, cabe resaltar que la ejecución de la operación está condicionada a su autorización por parte de las autoridades de competencia de España.



II. **APLICABILIDAD DE LA LEY 15/2007 DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA**

De acuerdo con la notificante, la operación no entra en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) nº 139/2004 del Consejo, de 20 de enero, sobre el control de las concentraciones entre empresas, al no superar los umbrales de su artículo 1.

La operación notificada cumple, sin embargo, los requisitos previstos por la Ley 15/2007 para su notificación, al superarse el umbral establecido en el artículo 8.1.a) de la misma.

III. **EMPRESAS PARTÍCIPES**

III.1. **REPSOL COMERCIAL DE PRODUCTOS PETROLÍFEROS, S.A. (RCP)**

RCP actúa en el negocio de comercialización de combustibles y carburantes del grupo Repsol YPF cuya matriz última es la sociedad Repsol YPF S.A. (REPSOL).

REPSOL es un grupo integrado activo en el sector del petróleo y gas incluyendo exploración, desarrollo y producción de crudo y gas natural, transporte de crudo, GLP y gas natural, refino, petroquímica y comercialización y venta de productos petrolíferos, derivados del petróleo, GLP y gas natural.

REPSOL actúa principalmente en España y Latinoamérica.

La facturación de REPSOL en los tres últimos ejercicios económicos, conforme al artículo 5 del Real Decreto 261/2008, es, según la notificante, la siguiente:

VOLUMEN DE NEGOCIOS DE REPSOL (Millones euros)			
	2004	2005	2006
Mundial	[>2.500] ¹	[>2.500]	[>2.500]
Unión Europea	[>250]	[>250]	[>250]
España	[>60]	[>60]	[>60]

Fuente: Notificación

III.2 **ACTIVOS BP OIL ESPAÑA S.A.U. (ACTIVOS BP)**

BP es la sociedad encargada de las actividades de refino, distribución y comercialización de productos petrolíferos en España del Grupo British Petroleum.

Los activos objeto de transmisión son las concesiones administrativas de instalaciones fijas para el suministro de gasóleo B a embarcaciones pesqueras en los puertos de Vigo, Cedeira (La Coruña), Santander, Peñíscola y Castellón junto con todas las instalaciones, equipos y enseres que forman la misma.

En estos puertos, el volumen de Gasóleo B marítimo que suministra BP es de tres millones de litros, de un total de quinientos noventa millones que se suministran a nivel nacional por todos los operadores, por lo que la operación proyectada representa un 0,5% respecto del volumen de ventas de Gasóleo B marítimo a nivel nacional.

Tras la operación, BP permanecerá en este mercado con dos concesiones en Asturias (Cudillero y Luarca).

¹ Se indica entre corchetes aquella información cuyo contenido exacto ha sido declarado confidencial.

La facturación de los activos objeto de transmisión en los tres últimos ejercicios económicos, conforme al artículo 5 del Real Decreto 261/2008, es, según la notificante, la siguiente:

VOLUMEN DE NEGOCIOS DE LOS ACTIVOS TRANSMITIDOS POR BP (Millones euros)			
	2004	2005	2006
Mundial	[<2.500]	[<2.500]	[<2.500]
Unión Europea	[<250]	[<250]	[<250]
España	[<60]	[<60]	[<60]

Fuente: Notificación

IV. **MERCADOS RELEVANTES**

IV.1. **Mercado de producto**

La operación afecta al sector del petróleo, en particular, al suministro de gasóleo B marítimo. De acuerdo con los precedentes nacionales², en la cadena de valor del sector petrolífero se pueden distinguir básicamente los siguientes segmentos: prospección y extracción, refino, aprovisionamiento, actividad logística, distribución y suministro de los productos refinados.

REPSOL se encuentra presente en todos los segmentos mencionados, mientras que los activos transferidos por BP sólo se refieren a la distribución y suministro de gasóleo B marítimo. Por tanto, en principio, sólo se ven afectadas por la presente operación las actividades de distribución y suministro de gasóleo B marítimo.

El gasóleo es un producto con múltiples destinos, pudiendo utilizarse como carburante para el ferrocarril, los vehículos y la maquinaria agrícola, para pequeñas embarcaciones (marina y pesca) o incluso para calefacción.

Por usos finales, cabe distinguir entre gasóleo A (destinado a vehículos de motor que circulan por vías y terrenos públicos), gasóleo B (destinado a vehículos agrícolas y barcos de pesca) y gasóleo C (destinado a calefacción).

Aunque estos tres gasóleos tienen una composición muy parecida, no existe sustituibilidad por el lado de la demanda, en la medida en que tienen fiscalidades diferentes y llevan colorantes distintos para diferenciarlos.

Dentro del gasóleo B también es posible distinguir entre usos agrícolas y pesqueros, en la medida en que los segundos tienen una menor fiscalidad.

Las redes de distribución del gasóleo B marítimo presentan características especiales, en la medida en que están asociadas a los puertos pesqueros, por lo que tampoco existe suficiente sustituibilidad por el lado de la oferta.

Los antecedentes nacionales anteriormente citados han considerado la posibilidad de diferenciar entre suministro minorista y suministro mayorista (extra-red) de gasóleo. No obstante, a los efectos de la presente operación, no es necesario realizar esta diferenciación, en la medida en que los consumidores suelen utilizar ambas vías indistintamente.

² C86/04 DISA / SHELL y N-04073 DISA / SHELL PENINSULAR / SHELL ATLÁNTICA



A la vista de todo lo anterior, a los efectos de la presente operación, el mercado relevante es el de suministro de gasóleo B marítimo.

Dentro de éste es necesario hacer la habitual distinción entre la “competencia en el mercado” y la “competencia por el mercado” debido a la necesidad de obtener una concesión administrativa para operar con una instalación fija en el mercado, que suele ser la principal vía de suministro de combustible, aunque existen excepciones en algunos de los puertos afectados por la operación. Por este motivo, en la presente operación se examinará el mercado de suministro de gasóleo B marítimo propiamente dicho (competencia en el mercado) y el mercado de concesiones para instalaciones fijas de suministro de gasóleo B marítimo en los puertos (competencia por el mercado).

En lo que se refiere a la actividad verticalmente relacionada de producción de gasóleo B, no es probable que se vea significativamente afectada por la presente operación, en la medida en que los activos de BP suministraron [...] litros en 2006, de un total de 590 millones suministrados a nivel nacional por todos los operadores. Esto representa el [0-10]% de las ventas de gasóleo B marítimo en España, por lo que no es probable que la operación suponga un cierre de dicho mercado para los productores que compiten con REPSOL en el mercado de producción de gasóleo B. Por este motivo, el mercado de producción de gasóleo B no se considerará un mercado relevante en la presente operación.

IV. 2. Mercado geográfico

El mercado de suministro de gasóleo B marítimo debe circunscribirse únicamente a cada uno de los puertos, ya que, como señala la notificante y la mayor parte de las contestaciones al test de mercado realizado por esta Dirección de Investigación, la gran mayoría de las embarcaciones de pesca se abastecen en el mismo puerto en el que “duermen”, sin que por ello tenga sentido valorar las alternativas de suministro en los puertos próximos del litoral³.

Cabe apuntar que en el caso de Vigo, algunas respuestas al test de mercado han indicado que en la ría de Vigo existen varios puertos en los que los barcos que “duermen” en la zona se aprovisionan. No obstante, en la medida en que según el test de mercado el 90% de los barcos de la zona se aprovisionan en el puerto de Vigo, sólo se analizarán los efectos de la operación en ese puerto.

Por este motivo, se analizará la incidencia de la presente operación de concentración en los puertos de Vigo, Cedeira (La Coruña), Santander, Peñíscola y Castellón.

Por su parte, el mercado de concesiones de suministro de gasóleo B marítimo en puerto es un mercado de dimensión nacional, ya que en las licitaciones que convocan las autoridades portuarias participan operadores que desarrollan su actividad en varios puertos del territorio nacional con independencia de la ubicación del puerto. Asimismo, las condiciones generales de estas licitaciones están reguladas uniformemente en la Orden Ministerial de 2 de agosto de 1995, por la que se aprueba el pliego de condiciones generales para el otorgamiento de concesiones demaniales en la zona de servicio de los puertos de interés general (BOE de 16 de agosto de 1995).

³ Este criterio ha sido seguido por las autoridades de competencia en diversas ocasiones en que se analizaban mercados relacionados con puertos y aeropuertos. A estos efectos véase, entre otros, C-82/01 P, *Aéroports de Paris vs Commission y Sea Containers v Stena Sealink* –interim measures OJ 1994 L 15/8. En el ámbito nacional Asunto 88/05 *Constitución de la empresa en participación Spanish Intoplane Services S.L. (SIS)*, controlada conjuntamente por Shell España, S.A. y Compañía Española de Petróleos, S.A. al 50%.



V. ANÁLISIS DEL MERCADO

V.1.- Características y regulación

De acuerdo con la CNE, las competencias sobre actividades en puertos localizados en territorio español se recogen en los artículos 149.1 y 148.1 de la Constitución Española. El artículo 149.0 establece las competencias sobre las que el Estado tiene competencia exclusiva, incluyendo, entre otros, en su punto 20, los *“puertos de interés general”*. Por otro lado, el artículo 148.1 establece las materias en las que las Comunidades Autónomas podrán asumir ciertas competencias, entre las que se incluyen, en su apartado 6, las referentes a *“los puertos de refugio, los puertos y aeropuertos deportivos, y, en general, los que no desarrollen actividades comerciales”*.

Por otro lado, el Real Decreto 989/1982, de 14 de mayo, sobre clasificación de puertos de interés general, identifica los puertos de interés general del Estado, conforme al artículo 149.1 de la Constitución, anteriormente mencionado, entre los que se encuentran tres de los cinco puertos afectados por la presente operación: Vigo, Santander y Castellón. En consecuencia, los otros dos puertos restantes, Peñíscola y Cedeira, no tienen la consideración de puertos de interés general, siendo competencia de sus correspondientes Comunidades Autónomas (Comunidad Valenciana y Comunidad Autónoma de Galicia).

En definitiva, a raíz de lo expuesto anteriormente, los cinco puertos afectados por la operación de referencia pueden ser divididos en dos grupos. Por un lado, los de Peñíscola y Cedeira, no clasificados como de interés general y por lo tanto de competencia autonómica, y por otro, los puertos de Vigo, Santander y Castellón, considerados de interés general y por tanto de competencia estatal.

La Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, modificada por la Ley 62/1997, de 26 de diciembre, establece el modelo de organización y explotación del sistema portuario de titularidad estatal. Dicho modelo de gestión se basa en la existencia de unas Entidades públicas denominadas Autoridades Portuarias, cuya coordinación corresponde a un Organismo Público de nueva creación, denominado Puertos del Estado, dependiente del Ministerio de Fomento.

Las competencias de las Autoridades Portuarias comprenden, entre otras, la autorización y el control de todas las operaciones marítimas y terrestres relacionadas con el tráfico portuario y de los servicios portuarios de sus puertos adscritos.

Hay que señalar que la mencionada Ley 27/1992, modificada por la Ley 62/1997, en su artículo 40 regula la participación de las Comunidades Autónomas en la estructura y organización de los puertos de interés general, a través de la designación de los órganos de gobierno de las Autoridades Portuarias. En este sentido, se establece que las Comunidades Autónomas designen a su Presidente y determinen la composición última de su Consejo de Administración. Asimismo, el mencionado artículo 40 determina las funciones del Consejo de Administración de las Autoridades Portuarias, entre las que se incluye la de *“ñ) otorgar las concesiones y autorizaciones, de acuerdo con los criterios y pliegos de condiciones generales que apruebe el Ministerio de Fomento ...”*.

La Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general, regula el régimen económico-financiero, de utilización del dominio público y de prestación de servicios en los puertos de interés general, acometiendo el proceso de liberalización de estos últimos. Uno de los aspectos clave que desarrolla esta Ley es



la potenciación de la competencia intraportuaria, a través de la regulación de la prestación de los servicios portuarios por parte de la iniciativa privada en un régimen de libertad de acceso, salvo limitación de número de prestadores por razones derivadas de la disponibilidad de espacios, capacidad de las instalaciones, seguridad o normas medioambientales.

Los artículos 88, 89 y 90 de la Ley 48/2003 regulan los servicios comerciales prestados en puertos de interés general, entre los que se incluye la actividad de avituallamiento de combustible. En primer lugar, la Ley establece que dichos servicios se prestarán en régimen de concurrencia. Asimismo, se estipula que estas actividades pueden ser llevadas a cabo bien por terceros bien por las propias Autoridades Portuarias, en este último caso siempre que tengan una relación directa con la funcionalidad del puerto y/o para atender a las posibles deficiencias de la iniciativa privada.

En el artículo 89.6 se establece que *“cuando el desarrollo de una actividad o de un servicio requiera la ocupación de bienes de dominio público portuario, se tramitará un solo expediente otorgándose un único título administrativo en el que por el mismo plazo se autorice la actividad y la ocupación del dominio público portuario”*.

En este sentido, el artículo 106 de la Ley 48/2003, sobre concesiones demaniales, determina que *“estará sujeta a previa concesión otorgada por la Autoridad Portuaria la ocupación de dominio público, con obras o instalaciones no desmontables o usos por un plazo superior a tres años”*. Igualmente, este artículo establece que el desarrollo de una actividad comercial, en este supuesto de ocupación de dominio público portuario, estará sujeto igualmente al cumplimiento del pliego de condiciones generales de la actividad que, en su caso, apruebe Puertos del Estado, así como a las condiciones particulares que determine la Autoridad Portuaria. Asimismo, en el artículo 107 de la misma Ley, el plazo máximo de vigencia queda establecido en 35 años.

Adicionalmente, de acuerdo con el artículo 108 de la mencionada Ley, el procedimiento de otorgamiento de una concesión *“se podrá iniciar a solicitud del interesado o por concurso convocado al efecto por la Autoridad Portuaria”*, añadiéndose en el artículo 109 que no se admitirán aquellas solicitudes que, como consecuencia de su otorgamiento puedan originar *“situaciones de dominio del mercado susceptibles de afectar a la libre competencia”* en la prestación de los servicios comerciales directamente relacionados con la actividad portuaria, entre otros.

En lo que se refiere al régimen de transmisión de las concesiones, la Ley 48/2003 establece en su artículo 117.3 que, para que la Autoridad Portuaria autorice la transmisión de una concesión demanial, se deberán cumplir unas condiciones mínimas establecidas en la misma, garantizándose además la libre competencia.

Por último, la notificante señala que la regulación se completa con la Orden Ministerial de 2 de agosto de 1995, por la que se aprueba el pliego de condiciones generales para el otorgamiento de concesiones demaniales en la zona de servicio de los puertos de interés general⁴.

Las concesiones se otorgan por un plazo que oscila entre los 10 y los 35 años, si bien con carácter general el plazo es de 15 años susceptibles de prórroga por un periodo de 5 años. Cabe resaltar que en algunos puertos, algunas de las concesiones no están operativas por sus concesionarios.

⁴ BOE núm. 195, de 16 de agosto de 1995.

Cada año salen a concurso entre 10 y 12 concesiones para suministro de combustible en puertos, lo que representa entre un 5,4% y un 6,5% del total del número de concesiones que existen hoy en día en el mercado de referencia (183).

En cuanto a los requisitos que se exigen a los licitadores para participar en los concursos, además de los generales de la legislación de contratos de las Administraciones Públicas, se exige la presentación de un proyecto de explotación que, con carácter general, deberá contemplar los siguientes apartados:

- Personal necesario.
- Organización administrativa.
- Sistema de trabajo propuesto, indicando al menos:
 - o Días de trabajo al año, turnos previstos, horarios hábiles.
 - o Plazo previsto para el inicio de la explotación de las instalaciones.
 - o Estudio económico-financiero en el que se desarrollará la evolución prevista en la cuenta de explotación.
 - o Justificación de la previsión de gastos y los trabajos de mantenimiento a realizar.

La selección del licitador se hace tomando en consideración criterios técnicos y de calidad si bien en algunos casos también se valora el canon que se ofrece.

Por otra parte, conviene tener en cuenta que desde el punto de vista operativo, la actividad de suministro de gasóleo B a embarcaciones en puertos españoles puede realizarse por dos vías, bien a través de camión cisterna, bien a través de instalación fija de suministro.

La actividad de suministro de gasóleo B a embarcaciones a través de camión cisterna requiere autorización previa⁵, mientras que la actividad de suministro vía instalación fija requiere del otorgamiento de concesión administrativa, concedidas ambas por la Autoridad Portuaria correspondiente.

La notificante estima que el porcentaje de combustible suministrado en España a través de camiones cisterna es, aproximadamente, del 50% mientras que el otro 50% restante se corresponde con el suministro a través de instalaciones portuarias.

V.2.- Estructura de la oferta

V.2.a) Mercado de suministro de Gasóleo B marítimo

Castellón

De acuerdo con la CNE, las cuotas de mercado de las partes y de sus principales competidores en el mercado de suministro de Gasóleo B marítimo en el puerto de Castellón para el año 2006 quedan reflejadas en el cuadro que se expone a continuación:

⁵ La notificante señala que para la obtención de la autorización para operar mediante camión cisterna se exige a los operadores la acreditación de su capacidad de obrar y la aportación de un aval bancario de aproximadamente 6.000 euros para responder de sus obligaciones económicas ante la Autoridad Portuaria.

MERCADO DE SUMINISTRO DE GASÓLEO B MARÍTIMO EN EL PUERTO DE CASTELLÓN EN 2006				
Operadores	Tm			Cuota
	Instalación	Camión	Ventas Totales	
Cooperativa Columbretes	[...]	[...]	[...]	[70-80]%
REPSOL	[...]	[...]	[...]	[10-20]%
BP	[...]	[...]	[...]	[0-10]%
REPSOL+BP	[...]	[...]	[...]	[20-30]%
Total	[...]	[...]	[...]	100%

Fuente: CNE

Como se observa en el cuadro, la operación supondrá la salida del mercado de BP, cuya cuota del [0-10]% será transferida a REPSOL. Por tanto, la cuota de REPSOL pasará del [10-20]% al [20-30]%. El resto del mercado es de la cooperativa de armadores ([70-80]%). [...].

Vigo

De acuerdo con la CNE, las cuotas de mercado de las partes y de sus principales competidores en el mercado de suministro de Gasóleo B marítimo en el puerto de Vigo para el año 2006 son las siguientes:

MERCADO DE SUMINISTRO DE GASÓLEO B MARÍTIMO EN EL PUERTO DE VIGO EN 2006				
Operadores	Tm			Cuota
	Instalación	Camión	Ventas Totales	
CEPSA	[...]	[...]	[...]	[50-60]%
REPSOL	[...]	[...]	[...]	[40-50]%
BP	[...]	[...]	[...]	[0-10]%
REPSOL+BP	[...]	[...]	[...]	[40-50]%
GALP	[...]	[...]	[...]	[0-10]%
Total	[...]	[...]	[...]	100,0%

Fuente: CNE

Como se observa en el cuadro, REPSOL es el segundo operador en el mercado con una cuota del [40-50]% por detrás de CEPSA que en el año 2006 tuvo una cuota del [50-60]%. La operación supondrá una adición de cuota del [0-10]% y la salida de BP del mercado, por lo que REPSOL seguirá siendo el segundo operador con una cuota del [40-50]%

Cedeira

De acuerdo con la CNE, en el puerto de Cedeira BP suministraba en 2006, a través de su instalación fija, el [90-100]% del gasóleo B marítimo consumido, por lo que la operación supondrá la sustitución de un operador por otro (BP por REPSOL).

Santander

De acuerdo con la CNE, las cuotas de mercado de las partes y de sus principales competidores en el mercado de suministro de Gasóleo B marítimo en el puerto de Santander para el año 2006 son las siguientes:

MERCADO DE SUMINISTRO DE GASÓLEO B MARÍTIMO EN EL PUERTO DE SANTANDER EN 2006				
Operadores	Tm			Cuota
	Instalación	Camión	Ventas Totales	
PROPENOR	[...]	[...]	[...]	[90-100]%
BP	[...]	[...]	[...]	[0-10]%
Total	[...]	[...]	[...]	100,0%

Fuente: CNE

Como se observa en el cuadro, en este caso, REPSOL también pasará a asumir la cuota del [0-10]% de BP, siendo el resto de PROPENOR que mantendrá su posición de liderazgo con una cuota del [90-100]%.

Peñíscola

De acuerdo con la CNE, en el puerto de Peñíscola BP suministraba en 2006, a través de su instalación fija, el 100% del gasóleo B marítimo consumido, por lo que la operación supondrá la sustitución de un operador por otro (BP por REPSOL). Finalmente, cabe señalar que, según la notificante, la cuota de mercado de REPSOL a nivel nacional es del [70-80]% siendo sus principales competidores CEPSA y GALP, aunque no aporta estimaciones de sus cuotas de mercado.

V.2.b) Mercado de concesiones para el suministro de Gasóleo B marítimo

De acuerdo con la notificante, las cuotas de mercado de las partes y de sus principales competidores en el mercado de concesiones para el suministro de Gasóleo B marítimo en el año 2006 quedan reflejadas en el cuadro que se expone a continuación:

MERCADO ESPAÑOL DE CONCESIONES PARA EL SUMINISTRO DE GASÓLEO B MARÍTIMO EN 2006		
Operadores	Número de concesiones	Cuota
REPSOL	[...]	[50-60]%
CEPSA	[...]	[10-20]%
Cofradías de pescadores	[...]	[0-10]%
BP	[...]	[0-10]%
GALP	[...]	[0-10]%
Petropesca	[...]	[0-10]%
Otros	[...]	[10-20]%
TOTAL	183	100%

Fuente: notificante

De acuerdo con la notificante, en la actualidad hay un total de 183 concesiones portuarias en España, de las cuales [...] corresponden a REPSOL⁶, lo que implica una cuota del [50-60]%, y [...] corresponden a BP, lo que le otorga una cuota del [0-10]%. La operación de concentración afecta a 5 de esas [...] concesiones, lo que representa una cuota de mercado del [0-10]%.

Por tanto, después de la operación REPSOL pasará de tener una cuota del [50-60]% a una cuota del [50-60]% y BP permanecerá en el mercado de concesiones con una cuota del [0-10]%.

V.3.- Estructura de la demanda, de la distribución y fijación de precios

Según la notificante, el transporte de combustible hasta los puertos se realiza únicamente por REPSOL, que normalmente accede a la carga en CLH o en instalaciones de almacenamiento.

⁶ De estas [...] concesiones, 16 están caducadas y 7 sin actividad.



La notificante señala asimismo que los principales demandantes de gasóleo marítimo en España son las compañías de transporte marítimo seguidas de las cofradías de pescadores y de las asociaciones de armadores.

Finalmente, la notificante destaca que los precios fijados por REPSOL, por puerto o conjunto de puertos, van ligados a la cotización del producto según *Platts European Marketscan, Northwest o Mediterranean* más una prima que incluye, entre otros componentes, el precio de transferencia, la logística y un margen operativo. Además, estos precios cambian cada semana si no ha habido grandes oscilaciones en la cotización y tienen la misma curva que la cotización internacional.

V.4.- Competencia potencial - Barreras a la entrada

De acuerdo con la notificante, el mercado español de producción de gasóleo es deficitario siendo necesario acudir a importaciones. Sin embargo, considera que no existen restricciones en el acceso a las instalaciones de CLH, que de conformidad a lo previsto en el artículo 41 de la Ley 34/98, del Sector de Hidrocarburos están sujetas a un régimen de derecho de acceso en condiciones transparentes, objetivas y no discriminatorias. Las discrepancias que surjan en relación con el derecho de acceso pueden dar lugar a iniciar un procedimiento administrativo, denominado conflicto de acceso, ante la Comisión Nacional de Energía, a quien por tanto le corresponde la supervisión del ejercicio del derecho de acceso en las condiciones legalmente previstas.

Por otro lado, la notificante estima que para acceder al mercado de suministro de gasóleo marítimo es necesaria una inversión inicial de entre 70.000 y 90.000 euros, en caso de suministro en camión, y de 150.000 euros en caso de suministro a través de instalación fija.

En lo que respecta a las autorizaciones administrativas, como se ha señalado con anterioridad, para poder prestar el servicio de suministro de Gasóleo B marítimo a buques y barcos pesqueros a través de instalación fija es necesario obtener la pertinente concesión administrativa en la zona de servicio del puerto, que es concedida por la Autoridad Portuaria correspondiente. Si el suministro es realizado en camión, entonces es necesario obtener las autorizaciones medioambientales que se exigen para poder entrar en el puerto.

Por tanto, una vez otorgada la concesión, las únicas posibilidades que tiene un competidor potencial de entrar en el mercado de suministro de gasóleo en puerto son el camión cisterna, aunque en las respuestas al test de mercado, algunos operadores consideran que esta opción es menos competitiva. Sin embargo, en algunos puertos, como Vigo y Santander, el camión cisterna tiene un peso muy importante

Otra opción es la adquisición de concesiones administrativas de instalaciones fijas, tal y como pretende hacer REPSOL con la presente operación. De acuerdo con las contestaciones de las autoridades portuarias encuestadas, en los pliegos de condiciones de los concursos para la renovación de las concesiones administrativas no se conceden puntos adicionales a las compañías que han estado operando la concesión o que sean titulares de concesiones similares en otros puertos.

Por último, la notificante destaca que durante los últimos tres años han accedido al mercado las empresas Saras y Petrogalp.



VI. VALORACIÓN DE LA OPERACIÓN

La operación notificada consiste en la adquisición por parte de REPSOL del control exclusivo de una serie de concesiones administrativas para el suministro de gasóleo B marítimo pertenecientes a BP.

La operación da lugar a una adición de cuota reducida, del [0-10]%, en el mercado de concesiones para el suministro de gasóleo B marítimo, que incrementará la cuota de REPSOL hasta el [50-60]%. BP permanecerá en el mercado con [...] concesiones, y junto a ella otros concesionarios entre los que destaca CEPSA, así como GALP y Petropesca, al margen de una serie de concesiones de las que son titulares diferentes cofradías de pescadores

A la vista de lo anterior, no parece probable que la operación tenga un efecto significativo sobre el mercado de concesiones para el suministro de gasóleo B marítimo, en la medida en que BP permanece en el mismo, hay otros competidores y puesto que disponer de concesiones en otros puertos no facilita per se la obtención de nuevas concesiones.

Por su parte, en los mercados locales de suministro, la operación supondrá la sustitución de BP por REPSOL en tres puertos (Cedeira, Santander y Peñíscola), por lo que en estos mercados la estructura de la oferta no se ve modificada, y no son previsibles consecuencias negativas para la competencia efectiva en los mismos, derivadas de la operación.

En el puerto de Castellón, la operación tendrá por resultado la creación de un monopolio de facto al salir BP del mercado, puesto que REPSOL suministra combustible a su competidor, la cooperativa de armadores. No obstante, conviene tener en cuenta que la cooperativa de armadores, que canaliza el [70-80]% del combustible que se consume en el puerto, siempre tiene la opción de adquirir a otro operador el combustible, que puede ponerlo en el puerto utilizando la red logística de CLH o su flota de camiones.

Por ello, el poder de negociación de esta cooperativa y la existencia de otras alternativas de suministro extra-red, como CEPSA o la propia BP, compensaría los posibles efectos negativos de la operación sobre la competencia efectiva en el mercado de suministro de gasóleo B marítimo en el puerto de Castellón.

En lo que respecta al puerto de Vigo, como consecuencia de la operación, sólo se producirá una adición de cuota de [0-10] puntos, hasta el [40-50]%, siendo CEPSA, con una cuota del [50-60]%, el principal competidor de REPSOL.

Por ello, la operación de concentración no modifica la estructura de la oferta de forma significativa. Asimismo, BP y otros operadores siempre tendrán la posibilidad de suministrar gasóleo B marítimo vía camión, que es la vía que se utiliza para suministrar el [40-50]% de las necesidades de combustible del puerto. En definitiva, no son previsibles efectos negativos significativos en el mercado de suministro de gasóleo B marítimo en el puerto de Vigo.

Estas conclusiones son consistentes con las del informe de la CNE, que señala que, en su opinión, la operación no incide de forma negativa en la situación de competencia efectiva en los mercados relevantes.

Teniendo en cuenta las consideraciones expuestas, no cabe esperar que la operación suponga una amenaza para la competencia efectiva en el mercado.



VII. PROPUESTA

En atención a todo lo anterior y en virtud del artículo 57.1 de la Ley 15/2007, de 3 de julio de Defensa de la Competencia se propone **autorizar la concentración**, en aplicación del artículo 57.2. a) de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia.