

## **INFORME Y PROPUESTA DE RESOLUCIÓN**

### **EXPEDIENTE C/0468/12 DISA/SHELL/SAE/JV**

---

#### **I. ANTECEDENTES**

- (1) Con fecha 19 de septiembre de 2012, tuvo entrada en la Comisión Nacional de la Competencia (en adelante, CNC) notificación de la concentración consistente en la adquisición, por parte de Disa Corporación Petrolífera, S.A. (en adelante, DISA), del control conjunto sobre Shell Aviation España, S.L. (en adelante, SAE), actualmente propiedad de Shell España S.A. (en adelante, SESA), perteneciente al grupo Shell (en adelante, SHELL), mediante la adquisición del 50% de sus acciones.
- (2) Dicha notificación ha sido realizada por DISA y SESA según lo establecido en el artículo 9 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia (en adelante, LDC), por haber sido acordado por la Comisión Europea el envío total a España de la operación, en aplicación del art.9 del Reglamento 139/2004. A esta operación le es de aplicación lo previsto en el Real Decreto 261/2008, de 22 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Defensa de la Competencia.
- (3) Con fecha 20 de septiembre de 2012, esta Dirección de Investigación solicitó a la Comisión Nacional de Energía (CNE) el informe previsto en el artículo 17.2.c) de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia (LDC), en relación con el expediente de referencia. Dicho informe de tuvo entrada en la CNC el 19 de octubre de 2012.
- (4) En ejercicio de lo dispuesto en el artículo 55.5 de la LDC, la Dirección de Investigación requirió de los notificantes con fechas 9 de octubre de 2012 y 24 de octubre de 2012 información de carácter necesario para la resolución del expediente. La información requerida fue cumplimentada con fechas 8 y 13 de noviembre de 2012, respectivamente.
- (5) En ejercicio de lo dispuesto en el artículo 55.6 de la LDC, la Dirección de Investigación requirió de diversos competidores, clientes y proveedores de SAE con fechas 17 de octubre de 2012 y 14 de noviembre de 2012, información de carácter necesario para la resolución del expediente. La información fue cumplimentada con fechas 7 y 24 de noviembre de 2012.
- (6) La fecha límite para acordar iniciar la segunda fase del procedimiento es el 24 de diciembre de 2012, inclusive. Transcurrida dicha fecha, la operación notificada se considerará tácitamente autorizada.

## **II. NATURALEZA DE LA OPERACIÓN**

- (7) La operación consiste en la adquisición, por parte de DISA, del control conjunto sobre SAE, actualmente propiedad de SESA, perteneciente al grupo SHELL, mediante la adquisición del 50% de sus acciones.
- (8) Con ello, SAE pasaría a funcionar como una Joint Venture (en adelante, JV), que previsiblemente se denominará Shell and Disa Aviation España, S.L., controlada conjuntamente por DISA y SHELL, en el mercado de suministro de combustible de aviación en España.
- (9) La operación se articula mediante un Contrato de compraventa de acciones firmado el 23 de diciembre de 2011. Con la misma fecha se firmó el Acuerdo de Accionistas que regulará el funcionamiento de la JV.
- (10) SESA y DISA nombrarán cada una el 50% de los Consejeros y tendrán capacidad para bloquear individualmente decisiones relevantes, por lo que ambas adquirirán el control conjunto de la JV como resultado de la operación.
- (11) La JV tendrá plenas funciones, puesto que funcionará como una entidad económica autónoma: tendrá su propio personal y gestión y su propio acceso al mercado.
- (12) En consecuencia, la operación es una concentración económica conforme a lo dispuesto en el artículo 7.1.c) de la LDC (adquisición de control conjunto).

## **III. RESTRICCIONES ACCESORIAS**

- (13) El Contrato de compraventa y el Acuerdo de accionistas anteriormente citados contemplan la firma de una serie de contratos y acuerdos accesorios. En particular, está prevista la firma de un Contrato de Servicios Técnicos de Aviación, un Acuerdo de Servicios Comerciales, un Contrato de Prestación de Servicios Administrativos, un Acuerdo de Licencia de Uso de Marca de SHELL y otro de DISA.
- (14) De acuerdo con los notificantes, estos acuerdos no serán firmados por las partes hasta que sea autorizada la operación, por lo que los documentos que han sido facilitados en la notificación de la operación son simplemente borradores.
- (15) Estos Acuerdos contienen una serie de restricciones de competencia adicionales al objeto principal de transferencia de control, en forma de pactos de no competencia, acuerdos de confidencialidad, acuerdos de servicios (técnicos, comerciales y administrativos) y acuerdos de licencia de marca.
- (16) Por lo que se refiere a los **acuerdos de confidencialidad**, de acuerdo con la Comunicación de la Comisión sobre las restricciones directamente vinculadas a la realización de una concentración y necesarias a tal fin (2005/C 56/03), a las cláusulas de confidencialidad les resultan de aplicación los mismos principios que a las cláusulas inhibitorias de la competencia. Por tanto, los acuerdos de confidencialidad han de limitarse a los productos y servicios que constituyen la actividad económica de la empresa en participación.

- (17) La cláusula 34 del Acuerdo de Accionistas y la cláusula 18 del Contrato de compraventa se refieren a la confidencialidad de toda la información obtenida como resultado de la negociación de los Acuerdos.
- (18) Adicionalmente, el comprador se compromete a tratar como confidencial [...] <sup>1</sup>. Esta cláusula se mantendrá en vigor tras la expiración del Contrato.
- (19) El alcance de esta última cláusula, por tanto, sobrepasa las actividades específicas a las que se dedicará la JV, [...].
- (20) Los notificantes alegan que, a pesar de su redacción amplia, el tipo de información a que se aplica esta cláusula en la práctica es a la relacionada con la sociedad objeto de la operación. Sin embargo, si ése fuera el verdadero alcance de esta cláusula, no habría sido necesaria su inclusión, puesto que ese ámbito ya se encontraba cubierto por las otras cláusulas mencionadas.
- (21) Respecto a la duración de los acuerdos de confidencialidad, la citada Comunicación de la CE establece que los acuerdos pueden considerarse directamente vinculados a la realización de la concentración y necesarios a tal fin en la medida en que no tengan una duración superior a la de la propia empresa en participación. La Comunicación contempla expresamente que las cláusulas de confidencialidad referentes a la clientela, los precios y las cantidades no pueden prorrogarse.
- (22) Sin embargo, todas las cláusulas de confidencialidad y, en particular, la que se refiere a la obligación para el comprador anteriormente citada, se mantendrán en vigor tras la expiración del Contrato.
- (23) Por tanto, se considera que tanto el contenido como la duración de esta restricción van más allá de lo que de forma razonable exige la operación de concentración, quedando la misma sujeta a la normativa sobre acuerdos entre empresas.
- (24) Por otra parte, la cláusula 12 del Acuerdo de Accionistas prevé [...] Contrato de Servicios [...].
- (25) De acuerdo con la citada Comunicación de la Comisión, los acuerdos de servicios, a semejanza de las obligaciones de compra y suministro, han de limitarse al tiempo necesario para sustituir la relación de dependencia por una situación de autonomía en el mercado. La CE entiende que estos acuerdos pueden estar justificados durante un periodo transitorio de cinco años como máximo.
- (26) Sin embargo, este acuerdo se extiende durante [>5 años]. Los notificantes alegan que este contrato es necesario para asegurar la continuidad y la viabilidad económica de la futura JV. [...].
- (27) Por tanto, se considera que la duración de ese contrato va más allá de lo que de forma razonable exige la operación de concentración notificada, por lo que debería quedar sometido a la normativa de acuerdos entre empresas en lo que supere los cinco años.

---

<sup>1</sup> Se indica entre corchetes aquella información cuyo contenido exacto ha sido declarado confidencial.

- (28) Finalmente, [...] y SAE prevén firmar un Contrato de Prestación de **Servicios** [...].
- (29) La duración del presente contrato es de [ $\leq 5$  años]. Transcurrido dicho plazo el contrato quedará automáticamente renovado [...].
- (30) Tal como se ha indicado para el Acuerdo de servicios [...], los acuerdos de servicios accesorios a las operaciones de concentración deben concebirse como transitorios, con el objeto de garantizar la continuidad de la actividad de la empresa objeto de la transacción. En el caso de la presente operación, DISA adquiere el control conjunto de una empresa que ya estaba en funcionamiento y que, de acuerdo con los notificantes, pretende continuar con la misma actividad que venía desarrollando. Por tanto, la necesidad de que [...] preste una serie de servicios a la empresa adquirida no se justifica por la necesidad de garantizar la continuidad de su actividad.
- (31) [...]. Justifican que este Acuerdo resulta necesario para asegurar la continuidad de la viabilidad económica de la JV, ya que no sería eficiente que la JV realizara ella misma todas estas tareas.
- (32) Por lo que se refiere a la duración, de acuerdo con la CE, los acuerdos de servicios pueden estar justificados durante un periodo transitorio de cinco años como máximo. De acuerdo con la cláusula octava del Contrato, la duración es de [ $\leq 5$  años]. Sin embargo, se prevé una renovación automática del contrato [...], lo que podría llevar a pensar que realmente se trata de un contrato de [ $> 5$  años].
- (33) Por tanto, se considera que tanto el contenido como la duración de esta restricción van más allá de lo que de forma razonable exige la operación de concentración notificada quedando esta cláusula sujeta, igualmente, a la normativa sobre acuerdos entre empresas.

#### **IV. APLICABILIDAD DE LA LEY 15/2007 DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA**

- (34) La operación 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 Comunitaria, por cumplir los umbrales establecidos en su artículo 1, por lo que la operación fue notificada ante la Comisión Europea, con fecha 26 de abril de 2012.
- (35) Con fecha 22 de mayo de 2012, la CNC solicitó el envío de la operación, en aplicación del art.9 del Reglamento 139/2004. Con fecha 21 de junio de 2012, la CE acordó el envío total a España de la concentración notificada .
- (36) Adicionalmente, la operación notificada cumple los requisitos previstos por la Ley 15/2007 para su notificación, al superarse los umbrales establecidos en los artículos 8.1a) y b) de la misma.

#### **V. EMPRESAS PARTICIPES**

##### **V.1. Disa Corporación Petrolífera, S.A. (DISA)**

- (37) DISA es la cabecera de un grupo de empresas dedicadas a actividades relacionadas con la industria petrolera en España. DISA no está controlada directa ni indirectamente por terceros.
- (38) Sus principales actividades son la distribución y comercialización mayorista y minorista de combustibles y gases licuados del petróleo y la prestación de servicios de almacenamiento y transporte de combustibles. Realiza sus actividades principalmente en las Islas Canarias, aunque dispone también de una red de EESS en la Península<sup>2</sup>.
- (39) La facturación de DISA en el último ejercicio económico, conforme al Art. 5 del R.D. 261/2008 es, según la notificante, la siguiente:

VOLUMEN DE NEGOCIOS DE DISA (millones de euros) 2011		
MUNDIAL	UE	ESPAÑA
[<2.500]	[>250]	[>60]

Fuente: Notificación

## V.2. Grupo Shell (SHELL)

- (40) SHELL es un grupo multinacional de empresas presente en el mercado mundial de exploración, producción y venta de petróleo y gas natural, la producción y venta de productos petroquímicos y la generación eléctrica. Su matriz es Royal Dutch Shell plc (en adelante, RDS), que cotiza en los mercados de Ámsterdam, Londres y Nueva York, entre otros. RDS no está controlada directa ni indirectamente por terceros.
- (41) La facturación de SHELL en el último ejercicio económico, conforme al Art. 5 del R.D. 261/2008 es, según la notificante, la siguiente:

VOLUMEN DE NEGOCIOS DE SHELL (millones de euros) 2011		
MUNDIAL	UE	ESPAÑA
[>2.500]	[>250]	[>60]

Fuente: Notificación

## V.3 Shell Aviation España, S.L. (SAE o JV)

- (42) SAE es una filial al 100% de Shell España, S.A. (SESA), que comprende el negocio actual de suministro de combustible de aviación de SHELL en España.
- (43) Como resultado de la operación, SESA venderá el 50% de las acciones de SAE a DISA, por lo que SAE pasará a ser entonces una empresa en participación con plenas funciones, controlada conjuntamente por DISA y SHELL, que previsiblemente pasará a denominarse Shell and Disa Aviation España, S.L.
- (44) De acuerdo con lo recogido en el Acuerdo de Accionistas, el negocio de la JV abarcará las siguientes actividades:

<sup>2</sup> Véase expediente C-86/04 DISA/SHELL.

- a. Comercialización y suministro de combustible de aviación en aeropuertos de España y Portugal.
- b. Prestación de servicios de puesta a bordo (directamente o a través de la creación y promoción de filiales y/o la participación en las correspondientes JV) en aeropuertos de España y Portugal.
- c. Celebración de contratos para el repostaje de clientes establecidos en aeropuertos de España y Portugal, en aeropuertos ubicados fuera de España y Portugal, en virtud del Acuerdo de Servicios Técnicos.
- d. Suministro de clientes extranjeros (con los que mantengan relaciones contractuales otros Miembros del SIATS fuera del España y Portugal), en virtud del Acuerdo de Servicios Técnicos.

(45) [...]

## **VI. MERCADOS RELEVANTES**

### **VI.1 Mercados de producto**

- (46) El sector económico en el que se enmarca la operación es el sector petrolífero y, en particular, los mercados relacionados con el combustible de aviación, que serán definidos de acuerdo con los últimos precedentes nacionales<sup>3</sup>.
- (47) La empresa en participación objeto de la operación, SAE, realiza su actividad en el mercado de suministro de combustible de aviación en España, pero las partes se encuentran presentes en otros mercados verticalmente relacionados con aquél y que, por tanto, deben ser también objeto de análisis.
- (48) En particular, DISA está presente en mercados relacionados con el combustible de aviación únicamente en las Islas Canarias, por lo que el análisis y definición de dichos mercados relacionados se basará en la actividad de las partes en este ámbito geográfico.
- (49) En este ámbito, SHELL está presente en los mercados de aprovisionamiento y suministro de combustible de aviación (éste último, a través de su filial SAE), además de participar indirectamente en el mercado de servicios de puesta a bordo, a través de su participación en SIS (participada al 50% por CEPSA y SHELL) y en CMD (en la que ostenta una participación del 10%)<sup>4</sup>. CMD también dispone de capacidad de almacenamiento de combustible de aviación en varios aeropuertos de Canarias.
- (50) Por su parte, DISA está presente en la logística del combustible de aviación en Canarias (almacenamiento y transporte marítimo y terrestre). En particular, participa en el mercado de almacenamiento, a través de su filial Disa Gestión Logística, S.A.U y es el único operador que dispone de una flota completa de buques con las

---

<sup>3</sup> C-88/05 SHELL ESPAÑA/CEPSA, C-22/07 REPSOL/BP OIL, S/0150/09 INTOPLANE, C-366/11 CEPSA/CHESA.

<sup>4</sup> CMD está participada al 60% por CEPSA, al 30% por Galp Disa Aviación, S.A. y al 10% por SHELL. Actualmente, hay 7 Consejeros: 1 nombrado por SESA, 2 por Galp Disa Aviación, S.A. (de acuerdo con los notificantes, un miembro vela por los intereses de Galp y el otro lo hace por los de Disa), y 4 por CEPSA.

características necesarias para el transporte entre las Islas de productos petrolíferos, incluyendo el combustible de aviación, a través de su filial Distribuidora Marítima Petrogas S.L.U. Además, está presente indirectamente en el mercado de servicios de puesta a bordo y en el de almacenamiento en aeropuertos, a través de su participación en CMD (en la que ostenta una participación indirecta del 15%<sup>5</sup>).

- (51) Aunque actualmente no participa en el mercado de suministro de combustible de aviación, DISA estuvo presente en él a través de la JV que formalizó en 1994 con Mobil Oil (posteriormente absorbida por Exxon que, a su vez, vendió su participación del 50% a Galp en 2008) y que estuvo vigente hasta el 30 de junio de 2009, en que se produjo su liquidación definitiva. Hoy en día, de aquella JV únicamente pervive Galp Disa Aviación, S.A., cuya única actividad es instrumentar la participación en CMD<sup>6</sup>.
- (52) Por tanto, a los efectos de la presente operación, la Dirección de Investigación considera que deben ser analizados los mercados indicados a continuación:
- a. Mercado de suministro de combustible para aviación civil, en el que está presente la JV.
  - b. Mercado de aprovisionamiento o primera venta de combustible de aviación, en el que está presente SHELL.
  - c. Mercado de almacenamiento de combustible de aviación, en el que están presentes DISA (directa e indirectamente, a través de su participación en CMD) y SHELL (indirectamente a través de su participación en CMD).
  - d. Actividad logística, en la que está presente DISA.
  - e. Mercado de servicios de puesta a bordo de combustible de aviación civil, en el que están presentes DISA (a través de su participación en CMD) y SHELL (a través de sus participaciones en CMD y en SIS).
- (53) La JV desarrollará su actividad en el mercado de suministro de combustible de aviación, que consiste en el suministro a las compañías aéreas de combustible de aviación en los aeropuertos, mediante el uso de las infraestructuras y los servicios de puesta a bordo ubicados en los mismos. Los combustibles de aviación para usos civiles pueden ser querosenos de aviación (jet fuel), comúnmente utilizados para la aviación comercial, o gasolinas de aviación (aviation gasoline o AVGAS), destinadas a la aviación de recreo. Los notificantes indican que el AVGAS es un producto residual y en retroceso, con ventas insignificantes en términos de volumen respecto al jet fuel, por lo que consideran que la distinción entre jet fuel y AVGAS no es relevante a los efectos de analizar la concentración.
- (54) El mercado de aprovisionamiento de combustible de aviación es un mercado verticalmente relacionado con el de suministro y consiste en la venta de grandes volúmenes de combustible de aviación directamente desde las refinerías a otras

---

<sup>5</sup> DISA posee el 50% de Galp Disa Aviación, S.A. (el otro 50% pertenece a GALP). Galp Disa Aviación, S.A. tiene un 30% en CMD, lo que significa que DISA, indirectamente, posee el 15% de CMD.

<sup>6</sup> [...]

operadoras, comercializadores, revendedores o grandes consumidores. Se trata, por tanto, de un mercado situado aguas arriba del de suministro.

- (55) Por otra parte, el mercado de almacenamiento de productos petrolíferos comprende la prestación de servicios de recepción, almacenamiento operativo, control de cantidad y calidad y expedición del producto almacenado por parte de las compañías titulares de los depósitos, parques o tanques de almacenamiento. Dentro del almacenamiento puede distinguirse entre los depósitos de importación<sup>7</sup> que, junto con las refinerías, son las fuentes de aprovisionamiento de productos refinados y los almacenamientos secundarios, de menor dimensión, que permiten un almacenamiento próximo a los puntos de venta al por menor. No obstante, los depósitos de importación también actúan como almacenamientos secundarios para el suministro a los puntos de consumo colindantes. Además, cabe hacer una diferenciación en función del tipo de producto almacenado, puesto que no es posible utilizar los mismos tanques para almacenar cualquier tipo de producto petrolífero. Así, a los efectos de la presente operación, deberá ser considerado adicionalmente el mercado estrecho de los depósitos aptos para almacenar combustible de aviación.
- (56) La denominada actividad logística comprende tanto la distribución primaria como la distribución secundaria. La primera de ellas consiste en el transporte de los productos desde las refinerías hasta las terminales de almacenamiento. La distribución secundaria consiste en el transporte y entrega de los productos a los puntos de venta o consumo. En el caso de Canarias, DISA interviene tanto en la logística primaria, transportando el producto desde la refinería de CEPSA en Tenerife hasta los terminales de almacenamiento secundario de las restantes islas del archipiélago, como en la secundaria, desde los almacenamientos en las distintas islas hasta los aeropuertos.
- (57) DISA repercute una tarifa logística integrada [...]. Este sistema logístico es el que permite el transporte de los volúmenes aprovisionados hasta las diferentes islas, sin necesidad de contar con almacenamientos en cada una de ellas.
- (58) El mercado de servicios de puesta a bordo, también denominado servicios de *intoplane*, se integra dentro de los servicios de rampa y comprende, por una parte, la organización y ejecución del llenado y vaciado de combustible, incluidos el almacenamiento y el control de la calidad y cantidad de entregas, y por otro lado, la carga de lubricantes y otros ingredientes líquidos. La prestación de este servicio es realizada habitualmente por las compañías operadoras de puesta a bordo contratadas por las compañías suministradoras de combustible y no de forma directa por las compañías aéreas.

## VI.2 Mercados geográficos

- (59) La operación afecta únicamente al mercado español, donde la adquirida, la empresa en participación SAE, lleva a cabo su actividad de negocio.

---

<sup>7</sup> La CE (COMP/M.1628 – TotalFina/Elf) considera almacenamientos de importación a aquellos que permiten recibir a buques de gran capacidad (30.000 a 50.000 toneladas), permiten el almacenamiento de todos los productos derivados del petróleo y los más importantes están conectados a dos medios de transporte de gran capacidad



- (60) Precedentes comunitarios<sup>8</sup> y nacionales<sup>9</sup> han concluido que la dimensión geográfica del mercado de suministro de combustible de aviación se limita a un aeropuerto concreto, puesto que la contratación y la puesta a bordo se realiza en cada aeropuerto, donde es necesario acceder a las infraestructuras que permiten la entrega efectiva del combustible en la aeronave. Por ello, las autoridades han definido la dimensión geográfica del mercado como local, en base a aeropuertos individuales.
- (61) Por lo que se refiere a la presente operación, SAE actualmente desarrolla su actividad en España en numerosos aeropuertos nacionales, entre los que se encuentran varios de los aeropuertos de Canarias: Lanzarote, Tenerife Norte, Tenerife Sur, Fuerteventura, Gran Canaria y La Palma.
- (62) Respecto al mercado situado aguas arriba de aprovisionamiento de combustible de aviación, la Comisión consideró en sus precedentes<sup>10</sup> el mercado geográfico de dimensión europea o la región occidental de Europa, aunque también apreció que la dimensión podría ser menor. En el caso de las Islas Canarias, los precedentes nacionales<sup>11</sup> relacionados con combustibles de automoción han venido considerando una dimensión geográfica regional del mercado, aunque en el reciente precedente C-0366/11 CEPSA/CHESA, se concluyó una dimensión suprarregional del mercado, una vez analizada la posibilidad económica de importar productos refinados a las Islas Canarias, si bien se apuntó que dicha posibilidad se podía ver limitada como consecuencia de la ausencia de capacidad de importación. Así, en línea con lo recientemente concluido para los combustibles de automoción, en el caso de los combustibles de aviación podría concluirse una dimensión suprarregional del mercado.
- (63) De hecho, se confirma que una parte importante del consumo de combustible de aviación en Canarias procede de suministros tanto de la Península como de importaciones del exterior<sup>12</sup>.
- (64) Por lo que se refiere al mercado de almacenamiento de productos petrolíferos, tanto a nivel comunitario como nacional<sup>13</sup> se ha considerado que tiene carácter regional, determinado por las áreas de influencia de cada depósito, definidas por los costes de transporte hasta el punto de destino.
- (65) DISA, directamente a través de sus filiales o indirectamente a través de su participación en CMD<sup>14</sup>, realiza la actividad de almacenamiento en el archipiélago canario, que ha sido considerado un mercado relevante separado. En las Islas mayores (Tenerife y Gran Canaria) existen almacenamientos que permiten la

---

<sup>8</sup> M.1383 EXXON/MOBIL, M.5005 GALP/EXXON, M.5637 HELLAS/SHELL

<sup>9</sup> C-88/05 SHELL ESPAÑA/CEPSA, C-22/07 REPSOL/BP OIL, S/0150/09 INTOPLANE, C-366/11 CEPSA/CHESA

<sup>10</sup> M.5880 -SHELL/ TOPAZ/ JV , M.5422 - STATOILHYDRO/ST1/ST1 AVIFUELS,

<sup>11</sup> C86/04 DISA/SHELL

<sup>12</sup> Aunque, las cuotas de aprovisionamiento de combustibles de aviación a las Islas Canarias aportadas por los notificantes y por los terceros consultados difieren considerablemente unas de otras, todas coinciden en señalar que las importaciones representan una parte significativa.

<sup>13</sup> M.1628 TOTAL/ELF, C 86/04 DISA/SHELL, C-366/11 CEPSA/CHESA

<sup>14</sup> CMD está participada al 60% por CEPSA, al 30% por Galp Disa Aviación, S.A. y al 10% por SHELL.

importación de producto<sup>15</sup> y que, junto a la refinería de CEPSA, constituyen las fuentes de aprovisionamiento en el mercado canario. En el resto de islas existen almacenamientos secundarios que utilizan los distintos operadores para atender la demanda local en cada isla.

- (66) Por lo que se refiere al mercado estrecho de almacenamiento de combustible de aviación, DISA posee capacidad de almacenamiento de este combustible en Gran Canaria y Lanzarote. Por su parte, CMD también está presente en este mercado, con depósitos en Lanzarote, Gran Canaria, Tenerife y Fuerteventura. Mientras que las instalaciones de DISA en Gran Canaria y Lanzarote se encuentran fuera de los aeropuertos, las de CMD están situadas en zonas aeroportuarias.
- (67) Respecto a la actividad logística, en la actualidad, el transporte desde las Islas mayores a las Islas menores cuenta con un solo origen: la refinería de CEPSA en Tenerife. DISA es el único operador que recoge el producto y lo transporta conjuntamente a cada isla, cobrando una tarifa logística integrada. Por tanto, en este caso de Canarias, procede concluir una dimensión geográfica regional.
- (68) La prestación de los servicios de puesta a bordo de combustibles en España se ejerce mediante concesión administrativa que se atribuye mediante licitación pública para cada uno de los aeropuertos. En determinados aeropuertos, existe más de un concesionario de servicios de puesta a bordo. Por ello, precedentes comunitarios y nacionales<sup>16</sup> han determinado que el ámbito geográfico del mercado es local (por aeropuertos) desde la perspectiva de la competencia “en el mercado” (una vez obtenida la concesión administrativa) y nacional en lo relativo a la competencia “por el mercado” para obtener la concesión.
- (69) DISA y SHELL están presentes indirectamente en este mercado a través de CMD<sup>17</sup>, que realiza servicios de puesta a bordo en los aeropuertos de Lanzarote, Tenerife Sur, Fuerteventura y Gran Canaria.

## **VII. ANÁLISIS DEL MERCADO**

### **VII.1. Suministro de combustible de aviación**

- (70) SHELL, a través de SAE, está presente en el mercado de suministro de combustible de aviación en varios aeropuertos nacionales. DISA, sin embargo, no se encuentra presente en este mercado en la actualidad, por lo que no se producirá solapamiento horizontal entre las actividades de las partes en este mercado.
- (71) Así, la adquisición de SAE por DISA supondrá la entrada de DISA en este mercado, que adquirirá una cuota en aquellos aeropuertos en los que viene operando SAE.

---

<sup>15</sup> Estas instalaciones son propiedad de Terminales Canarias, empresa participada al 50% por REPSOL y BP.

<sup>16</sup> COMP/M.3275 SHELL ESPAÑA /CEPSA / SIS JV, C-22/07 REPSOL/BP OIL, S/0150/09 INTOPLANE, C-366/11 CEPSA/CHESA

<sup>17</sup> CMD está participada al 60% por CEPSA, al 30% por Galp Disa Aviación, S.A. y al 10% por SHELL.

- (72) De acuerdo con los notificantes, las cuotas de SAE en los aeropuertos españoles, en términos de volumen, en 2010 fueron las siguientes:

SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE DE AVIACIÓN (2010) POR AEROPUERTOS	
Aeropuerto	SAE
<b>Lanzarote</b>	<b>[20-30]%</b>
Barcelona	[20-30]%
Madrid Torrejón	[20-30]%
Son Bonet	[20-30]%
<b>Fuerteventura</b>	<b>[20-30]%</b>
Madrid Cuatro Vientos	[10-20]%
Sevilla	[10-20]%
Madrid Barajas	[0-10]%
Málaga	[0-10]%
Palma de Mallorca	[0-10]%
<b>Tenerife Sur</b>	<b>[0-10]%</b>
Alicante	[0-10]%
<b>Gran Canaria</b>	<b>[0-10]%</b>
Valencia	[0-10]%
Zaragoza	[0-10]%
<b>Tenerife Norte</b>	<b>[0-10]%</b>
<b>La Palma</b>	<b>[0-10]%</b>
Gerona	[0-10]%
Ibiza	[0-10]%
Reus	[0-10]%
Melilla	[0-10]%

*Fuente: Notificantes*

- (73) Por tanto, con esta operación, DISA entrará en 21 aeropuertos españoles y, en algunos de ellos, como en Lanzarote, con una elevada cuota de mercado.
- (74) Por lo que se refiere a los aeropuertos situados en las Islas Canarias, en los que SAE viene ejerciendo su actividad y DISA está directamente presente en el almacenamiento y logística e indirectamente (a través de CMD) en el almacenamiento y servicios de puesta a bordo, las cuotas de mercado de SAE y sus competidores, en 2010 fueron las siguientes:

SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE DE AVIACIÓN EN CANARIAS (2010) POR AEROPUERTOS					
Aeropuerto	SAE	CEPSA	REPSOL	BP	GALP
Lanzarote	[20-30]%	[50-60]%			[10-20]%
Fuerteventura	[20-30]%	[60-70]%			[10-20]%
Tenerife Sur	[0-10]%	[60-70]%	[10-20]%	[10-20]%	[0-10]%
Gran Canaria	[0-10]%	[60-70]%	[10-20]%	[10-20]%	[0-10]%
Tenerife Norte	[0-10]%	[70-80]%	[10-20]%	[10-20]%	[0-10]%
La Palma <sup>18</sup>	[0-10]%				

<sup>18</sup> Los notificantes señalan que las ventas producidas en el aeropuerto de La Palma responden a suministros a algún vuelo esporádico de clientes internacionales de SHELL, que no vuelan regularmente a ese aeropuerto y que, por tanto, SHELL no

*Fuente: Notificantes*

- (75) Como puede apreciarse, las cuotas de SAE en los aeropuertos canarios son muy dispares pues, mientras en unos presenta cuotas reducidas, su posición en los aeropuertos de Lanzarote y Fuerteventura es relevante. Por su parte, CEPSA ostenta la primera posición en todos los aeropuertos canarios.
- (76) Por lo que se refiere a la evolución de las cuotas de los distintos operadores, de acuerdo con los datos facilitados por la CNE, en 2011 tuvo lugar una reducción en la cuota de mercado [...].

## **VII.2. Aprovisionamiento de combustible de aviación**

- (77) El mercado de aprovisionamiento de combustible de aviación se encuentra aguas arriba del mercado de suministro. SHELL está presente en este mercado a nivel europeo mientras que DISA no participa, por lo que la operación no dará lugar a un solapamiento horizontal entre las actividades de las partes en este mercado.
- (78) De acuerdo con los notificantes, la cuota de SHELL en el mercado de aprovisionamiento de combustible de aviación en el EEE estaría entre el [0-10]% y el [0-10]%, si se tienen en cuenta las últimas desinversiones efectuadas<sup>19</sup>, reduciéndose con ello la cuota del [10-20]%, que le atribuyen los últimos estudios de mercado, según los cuales ocuparía el segundo lugar inmediatamente detrás de TOTAL, que ostentaría una cuota del [10-20]%.
- (79) En cuanto a su relación vertical con SAE, los notificantes indican que [...].
- (80) En el caso de Canarias, [...]. Actualmente, tiene [...]. SHELL actualmente no aprovisiona combustible de aviación en Canarias.
- (81) De acuerdo con los notificantes, la demanda de combustibles de aviación de Canarias supera a la producción de la refinería, por lo que resulta necesario importar producto desde fuera de las Islas. Así, según las estimaciones de SESA, en 2011 fueron producidas en la refinería de CEPSA [...] toneladas de combustible de aviación, lo que correspondería al [50-60]% del consumo de Canarias<sup>20</sup>.
- (82) La participación en el mercado de aprovisionamiento precisa del acceso a infraestructuras de descarga y almacenamiento de importación. En la actualidad, sólo las instalaciones de Terminales Canarios (sociedad participada al 50% por REPSOL y BP) están habilitadas para la recepción de grandes buques de importación, aunque se están llevando a cabo obras de ampliación en Gran Canaria y Tenerife que supuestamente permitirán en un futuro el acceso a estas infraestructuras y, por tanto, al mercado de aprovisionamiento, a un mayor número de operadores.

---

debe ser considerado como un verdadero suministrador de queroseno de aviación en el Aeropuerto de La Palma. Indican, asimismo, que no disponen de información respecto de las cuotas de competidores en este aeropuerto, aunque entienden que la totalidad del suministro lo realiza CEPSA, puesto que es la única empresa que dispone de almacenamiento de queroseno de aviación en La Palma y es también la única que presta servicios into-plane en ese aeropuerto.

<sup>19</sup> Las refinerías de Heide, Gotemburgo y Stanlow se han vendido recientemente.

<sup>20</sup> De acuerdo con los datos estadísticos recogidos en la Memoria de AOP de 2011, el consumo anual de Jet A1 en Canarias fue de 952.516 toneladas. No obstante lo anterior, las estimaciones aportadas por las entidades consultadas difieren considerable del cálculo anterior.

(83) De hecho, la propia DISA ha manifestado con anterioridad<sup>21</sup> su intención de entrar en el mismo en el medio plazo, para lo que se encuentra realizando determinadas inversiones en Gran Canaria y en Tenerife, que previsiblemente estarán finalizadas [...] y que le permitirán conseguir los volúmenes mínimos de importación necesarios para obtener precios competitivos en los mercados internacionales.

### VII.3. Almacenamiento de combustible de aviación

(84) El mercado de almacenamiento de combustible de aviación se encuentra directamente relacionado con los anteriores, en la medida en que el aprovisionamiento y el suministro precisa disponer de capacidad de almacenamiento de combustible.

(85) DISA está presente en este mercado únicamente en Canarias. En particular, dispone de capacidad de almacenamiento de combustible de aviación en las islas de Gran Canaria y Lanzarote. Adicionalmente, ambas partes están presentes en este mismo mercado de forma indirecta, a través de sus respectivas participaciones en CMD, que dispone de almacenamientos en los aeropuertos de Canarias.

(86) CMD está participada al 60% por CEPSA, al 30% por GALP DISA AVIACIÓN y al 10% por SHELL. [...]. De acuerdo con los Estatutos de CMD, las decisiones estratégicas se adoptan por mayoría de 3/4 del Consejo, es decir, por acuerdo de [...]. Los notificantes aseguran que se trata de una entidad participada, pero no controlada por DISA y SESA.

(87) Las cuotas de mercado de almacenamiento de combustible de aviación en Canarias, distinguiendo entre instalaciones aeroportuarias y no aeroportuarias fueron las siguientes a 31 de diciembre de 2011:

ALMACENAMIENTO DE COMBUSTIBLE DE AVIACIÓN EN CANARIAS Por tipo de instalación		
Tipo de instalación	Propietario	%
Instalaciones aeroportuarias	CMD <sup>1</sup>	[80-90]%
	TC <sup>2</sup>	[0-10]%
	CEPSA AVIACIÓN	[0-10]%
	<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>
Instalaciones no aeroportuarias	TC	[60-70]%
	DISA	[30-40]%
	<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>

<sup>1</sup> CMD está participada al 60% por CEPSA, al 30% por Galp Disa Aviación, S.A. y al 10% por SHELL  
<sup>2</sup> TC está participada al 50% por BP y REPSOL

Fuente: CNE

(88) Como puede apreciarse, CMD (sociedad participada al 60% por CEPSA, al 30% por Galp Disa Aviación, S.A. y al 10% por SHELL) ostenta la mayor cuota de mercado

<sup>21</sup> Véase párrafo 160 del Informe propuesta de la DI en el expediente C/0366/11 CEPSA/CHESA.

de Canarias, en lo que a instalaciones aeroportuarias se refiere, mientras que DISA dispone de capacidad en instalaciones situadas fuera de los aeropuertos, alternativamente a Terminales Canarias (sociedad participada al 50% por REPSOL y BP), que constituye su único competidor en este segmento del mercado, si bien no siempre están presentes ambas en cada isla.

- (89) Las cuotas de mercado en cada una de las islas son, de acuerdo con los notificantes, sin que se hayan producido variaciones significativas en los últimos años, las siguientes:

ALMACENAMIENTO DE COMBUSTIBLE DE AVIACIÓN EN CANARIAS Por islas			
	Tipo de instalación	Propietario	% Capacidad isla
Gran Canaria	No aeroportuaria	DISA	[40-50]%
	No aeroportuaria	TC <sup>1</sup>	[30-40]%
	Aeroportuaria	TC	[0-10]%
	Aeroportuaria	CMD <sup>2</sup>	[10-20]%
Tenerife	No aeroportuaria	TC	[50-60]%
	Aeroportuaria Sur	TC	[0-10]%
	Aeroportuaria Sur	CMD	[30-40]%
	Aeroportuaria Norte	CEPSA	[10-20]%
Lanzarote	No aeroportuaria	DISA	[70-80]%
	Aeroportuaria	CMD	[20-30]%
Fuerteventura	Aeroportuaria	CMD	100%
La Palma	Aeroportuaria	CEPSA	100%

<sup>1</sup> TC está participada al 50% por BP y REPSOL  
<sup>2</sup> CMD está participada al 60% por CEPSA, al 30% por Galp Disa Aviación, S.A. y al 10% por SHELL

Fuente: Notificantes

- (90) Por otra parte, tal como se ha indicado con anterioridad, puede distinguirse entre los almacenamientos de importación y los secundarios. De acuerdo con la información disponible, en Canarias únicamente los almacenamientos de Terminales Canarias, situados en Gran Canaria y Tenerife, tendrían en la actualidad capacidad para la recepción y descarga de grandes buques de importación.
- (91) De acuerdo con los notificantes, la instalación de DISA en Salinetas (Gran Canaria) dispone de capacidad de almacenamiento suficiente para la importación, aunque tiene limitada la capacidad de recepción de buques, que resulta insuficiente para el atraque de barcos de gran capacidad que posibiliten la recepción de producto importado desde mercados internacionales. DISA está en la actualidad realizando una ampliación [...] y que permitirá la importación a través de sus instalaciones.
- (92) Por otra parte, se encuentra en curso la ampliación del puerto de Granadilla (Tenerife), que permitirá el atraque de buques tanque, por lo que [...]. De acuerdo con el notificante, las obras no estarán en funcionamiento hasta [...].

- (93) Por lo que se refiere al acceso a las instalaciones de almacenamiento, el artículo 41 de la Ley 34/1998, de 7 de octubre, del Sector de Hidrocarburos establece que los titulares de las 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.
- (94) No obstante, dicha la regulación prevé que el acceso pueda ser denegado en el caso de falta de capacidad suficiente. La CNE facilita un cuadro estimativo del uso de las instalaciones de almacenamiento de combustible de aviación, en el que aparece la capacidad disponible y la utilización de dicha capacidad el último día de cada mes.

ALMACENAMIENTO DE COMBUSTIBLE DE AVIACIÓN EN CANARIAS				
Capacidad disponible y utilizada				
	Tipo de instalación	Propietario	Capacidad disponible	Utilización de capacidad
Gran Canaria	No aeroportuaria	DISA	[...]	[...]
	No aeroportuaria	TC <sup>1</sup>	[...]	[...]
	Aeroportuaria	TC	[...]	[...]
Tenerife	No aeroportuaria	TC	[...]	[...]
	Aeroportuaria	TC	[...]	[...]
Lanzarote	No aeroportuaria	DISA	[...]	[...]

<sup>1</sup> TC está participada al 50% por BP y REPSOL

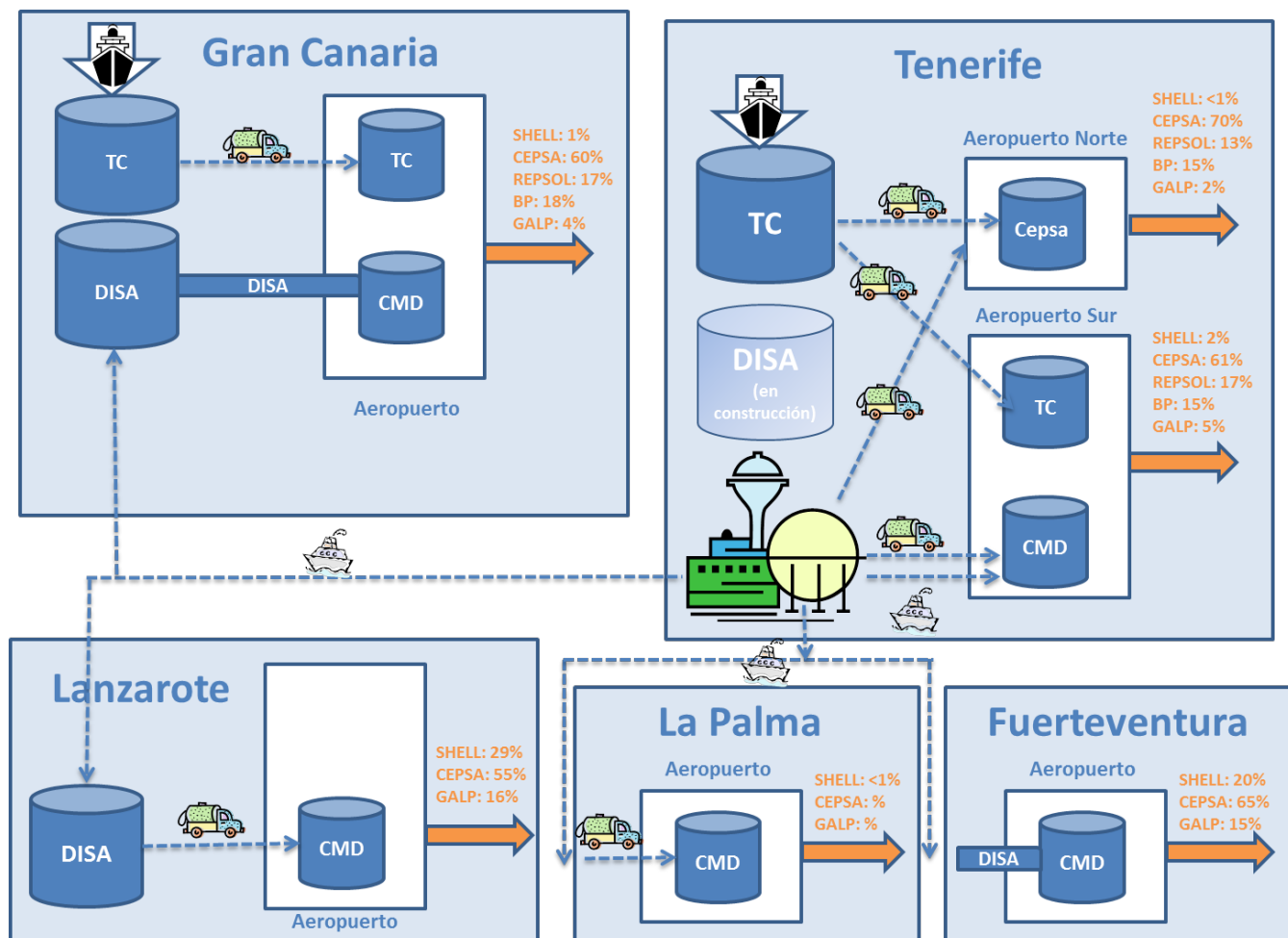
Fuente: CNE

- (95) Tal como puede apreciarse en el cuadro, no hay capacidad disponible en ninguna de las infraestructuras de Terminales Canarias (sociedad participada al 50% por REPSOL y BP), tal como confirmó la propia entidad en el test de mercado. Asimismo, aseguró no haber recibido ninguna solicitud de acceso a sus infraestructuras por parte de terceros operadores en los tres últimos años.
- (96) Por otra parte, tanto los notificantes como las entidades consultadas en el test de mercado confirman que no se han producido congestiones o incidencias en el acceso a las infraestructuras de DISA en los tres últimos años.

#### VII.4. Logística de combustible de aviación

- (97) La actividad logística permite llevar el combustible de aviación desde los puntos de aprovisionamiento (refinerías o instalaciones de importación) hasta los puntos de consumo ubicados en los aeropuertos, por lo que constituye una actividad imprescindible para el ejercicio del suministro.
- (98) DISA está presente en este mercado únicamente en Canarias. En particular, posee, por una parte, dos oleoductos situados en Fuerteventura y en Gran Canaria, que dan servicio específicamente al mercado de aviación y, por otra, una flota de buques que realiza el transporte de combustible de aviación entre las islas.
- (99) Por lo que se refiere al transporte por carretera, [...].

(100) En el esquema mostrado a continuación se muestra la logística seguida por el combustible de aviación en Canarias:



Fuente: Elaboración propia

(101) Como puede apreciarse en el gráfico, la logística viene muy determinada por la ubicación de la única refinera que existe en el archipiélago, que constituye el origen de las rutas marítimas efectuadas entre las islas.

(102) Se detallan a continuación las distintas rutas posibles del combustible de aviación para cada uno de los aeropuertos:

#### Aeropuerto de Gran Canaria

(103) **Ruta 1:** El queroseno es cargado desde los tanques de la refinera de CEPSA en Tenerife, a los buques de la naviera Petrogás (DISA), que se encarga de transportarlo hasta la isla de Gran Canaria.

(104) Posteriormente, se descarga en la instalación de almacenamiento de la compañía DISA situada en Salinetas, desde donde se envía el producto por un oleoducto



propiedad de la compañía DISA hasta la instalación de almacenamiento de la compañía CMD (sociedad participada al 60% por CEPSA, al 30% por Galp Disa Aviación, S.A. y al 10% por SHELL) en el aeropuerto de Gran Canaria. Finalmente, CMD realiza el suministro a las aeronaves, mediante camión cisterna o *dispenser*.

(105) [...] <sup>22</sup>

(106) [...] <sup>23</sup>

(107) **Ruta 3 ([...])**: El producto procedente de importaciones vía buque es descargado en el terminal de Terminales Canarios (sociedad participada al 50% por REPSOL y BP) situado en el Puerto de la Luz, desde donde es transportado vía camión cisterna hasta el almacenamiento en el aeropuerto de Gran Canaria operado por Terminales Canarios. Finalmente, Terminales Canarios realiza el suministro a las aeronaves, mediante camión cisterna o *dispenser*.

#### *Aeropuerto de Tenerife Sur*

(108) **Ruta 1**: El queroseno es cargado desde los tanques de la refinería de CEPSA en Tenerife, a camiones cisterna, que lo transportan por carretera hasta el aeropuerto de Tenerife Sur, donde se descarga en los tanques de la compañía CMD, que también se encarga de la puesta a bordo, mediante camión cisterna o *dispenser*.

(109) **Ruta 2 (CEPSA)**: El queroseno es cargado desde los tanques de la refinería de CEPSA en Tenerife, a los buques de la naviera Petrogás (DISA), que se encarga de transportarlo hasta el fondeadero de La Tejita (Propiedad de Cepsa Aviación). A través de la mono-boya de la Tejita se consigue la descarga directa a los tanques de almacenamiento de la compañía CMD Aeropuertos Canarios situados en el aeropuerto. Finalmente, CMD realiza el suministro a las aeronaves, mediante camión cisterna o *dispenser*.

(110) **Ruta 3 ([...])**: El producto procedente de suministros desde la península e importaciones vía buque es descargado en el terminal de Terminales Canarios en el Puerto de Santa Cruz de Tenerife, desde donde es transportado vía camión cisterna hasta el almacenamiento en el aeropuerto de Tenerife Sur operado por Terminales Canarios. Finalmente, Terminales Canarios realiza el suministro a las aeronaves, mediante camión cisterna o *dispenser*.

#### *Aeropuerto de Tenerife Norte*

(111) **Ruta 1**: El queroseno es cargado desde los tanques de la refinería de CEPSA en Tenerife, a camiones cisterna, que lo transportan por carretera hasta el aeropuerto de Tenerife Norte, donde se descarga en los tanques de CEPSA AVIACIÓN, que también se encarga de la puesta a bordo, mediante camión cisterna.

(112) **Ruta 2 ([...])**: El producto procedente de suministros desde la península e importaciones vía buque es descargado en el terminal de Terminales Canarios en el Puerto de Santa Cruz de Tenerife, desde donde es transportado vía camión cisterna hasta el almacenamiento en el aeropuerto de Tenerife Norte operado por CEPSA

---

<sup>22</sup> [...]

<sup>23</sup> [...]

AVIACIÓN. Finalmente, Terminales Canarias realiza el suministro a las aeronaves, mediante camión cisterna.

*Aeropuerto de Fuerteventura*

- (113) **Ruta única:** El queroseno es cargado desde los tanques de la refinería de CEPSA en Tenerife, a los buques de la naviera Petrogás (DISA), que se encarga de transportarlo hasta la isla de Fuerteventura. El producto se descarga en Puerto del Rosario y se envía directamente a la instalación de almacenamiento de la empresa CMD situada en el aeropuerto, mediante un oleoducto propiedad de la empresa DISA.
- (114) Posteriormente, CMD almacena y hace la puesta a bordo, mediante camión cisterna o *dispenser*.

*Aeropuerto de Lanzarote*

- (115) **Ruta 1:** El queroseno es cargado desde los tanques de la refinería de CEPSA en Tenerife, a los buques de la naviera Petrogás (DISA), que se encarga de transportarlo hasta la isla de Lanzarote. Posteriormente, se descarga en la instalación de almacenamiento de la compañía DISA situada en el puerto de Arrecife, desde donde es transportado mediante camión cisterna hasta la instalación de la compañía CMD en el aeropuerto. Finalmente, CMD almacena y hace la puesta a bordo, mediante camiones cisterna.
- (116) [...]

*Aeropuerto de La Palma*

- (117) **Ruta única:** El queroseno es cargado desde los tanques de la refinería de CEPSA en Tenerife, a los buques de la naviera Petrogás (DISA), que se encarga de transportarlo hasta la isla de La Palma. El producto se descarga en el Puerto de Santa Cruz y se envía directamente a la instalación de almacenamiento de la empresa CEPSA AVIACION situada en el aeropuerto, mediante camiones cisterna.
- (118) Posteriormente, CEPSA AVIACION almacena y hace la puesta a bordo, mediante camión cisterna.
- (119) A la vista de todo lo anterior, puede concluirse que en la actualidad es preciso contar con la logística de DISA para realizar el suministro a los aeropuertos ubicados en las islas de Fuerteventura, Lanzarote y La Palma, en la medida en que el transporte debe ser efectuado necesariamente mediante los buques de la naviera Petrogás ([...]). Adicionalmente, en Lanzarote es preciso el uso del terminal de almacenamiento no aeroportuario de DISA y en Fuerteventura el del oleoducto que conecta el puerto con el aeropuerto, también propiedad de DISA.
- (120) Asimismo, en el caso de Gran Canaria, aunque las instalaciones de Terminales Canarias (sociedad participada al 50% por REPSOL y BP) teóricamente constituirían una alternativa a DISA, lo cierto es que la falta de capacidad disponible llevaría a la necesidad de utilizar los medios logísticos de DISA para el suministro a esta isla ([...]) por parte de suministradores distintos de BP y REPSOL.

- (121) De hecho, BP y REPSOL únicamente están presentes en el suministro de combustible en las islas en las que disponen de sus propios terminales de importación (Terminales Canarias). Asimismo, en estos aeropuertos en los que efectúan el suministro, prestan también los servicios intoplane y, excepto en Tenerife Norte, donde hay una única concesión para el almacenamiento que corresponde a CEPSA, disponen además de sus propios almacenamientos.
- (122) En cuanto a la contratación de los servicios logísticos, si bien éste es efectuado por los operadores que realizan el suministro de combustible, algunos operadores compran el producto *ex tanque* en los aeropuertos/islas de destino, de forma que no contratan directamente con DISA los servicios logísticos, sino que es su proveedor (generalmente CEPSA) el que se encarga de contratarlos en su nombre. [...].

### VII.5. Servicios de puesta a bordo de combustible de aviación

- (123) Los servicios de puesta a bordo permiten el suministro físico del combustible de aviación a las aeronaves, mediante el uso de las infraestructuras disponibles en los aeropuertos.
- (124) Ambos notificantes están presentes en este mercado indirectamente a través de sus respectivas participaciones en CMD<sup>24</sup> y SIS<sup>25</sup>. SIS presta sus servicios en distintos aeropuertos ubicados en la Península, mientras que CMD lo hace en varios aeropuertos canarios.
- (125) Las cuotas de CMD y SIS facilitadas por los notificantes para 2011 son las siguientes:

SERVICIOS DE PUESTA A BORDO (2011)		
Aeropuerto	SIS <sup>1</sup>	CMD <sup>2</sup>
Alicante	[20-30]%	
Fuerteventura		100%
Gran Canaria		[30-40]%
Lanzarote		100%
Madrid Barajas	[50-60]%	
Málaga	[60-70]%	
Sevilla	[80-90]%	
Tenerife Sur		[50-60]%
<sup>1</sup> SIS está participada al 50% por CEPSA y SHELL <sup>2</sup> CMD está participada al 60% por CEPSA, al 30% por Galp Disa Aviación, S.A. y al 10% por SHELL		

Fuente: Notificantes

- (126) En la medida en que este mercado está verticalmente relacionado con el de suministro de combustible de aviación, y, sobre todo, que en la práctica son los suministradores de combustible de aviación los que llevan a cabo la contratación del

<sup>24</sup> CMD está participada al 60% por CEPSA, al 30% por Galp Disa Aviación, S.A. y al 10% por SHELL.

<sup>25</sup> SIS está participada al 50% por CEPSA y SHELL.

operador intoplane para ofrecer un servicio integrado a las compañías aéreas, existe un solapamiento vertical entre las actividades de las partes. No obstante, teniendo en cuenta que este solapamiento ya venía produciéndose con anterioridad a la presente operación, al estar SHELL presente en SIS y en CMD, el análisis se centrará en los efectos de esta relación vertical con la entrada de DISA en SAE y, por tanto, en el solapamiento de actividades en los aeropuertos en los que se encuentra presente CMD (y no SIS), en la que también participa DISA.

- (127) Así, las cuotas en el mercado de servicios de puesta a bordo en los aeropuertos en los que está presente CMD, serían las siguientes:

SERVICIOS DE PUESTA A BORDO (2011)		
Aeropuerto	CMD <sup>1</sup>	TC <sup>2</sup>
Fuerteventura	100%	
Gran Canaria	[30-40]%	[60-70]%
Lanzarote	100%	
Tenerife Sur	[50-60]%	[40-50]%
<sup>1</sup> CMD está participada al 60% por CEPSA, al 30% por Galp Disa Aviación, S.A. y al 10% por SHELL <sup>2</sup> TC está participada al 50% por REPSOL y BP		

Fuente: Notificantes

- (128) Como puede apreciarse, CMD es la única adjudicataria en los aeropuertos de Lanzarote y Fuerteventura<sup>26</sup>, mientras que en los aeropuertos de Gran Canaria y Tenerife Sur compite con Terminales Canarios<sup>27</sup>.
- (129) De acuerdo con los notificantes, en la actualidad, SAE tiene contratados los servicios de puesta a bordo con CMD en los aeropuertos de Gran Canaria y Tenerife Sur, en los que existe otro concesionario.

## VIII. VALORACIÓN DE LA OPERACIÓN

- (130) La operación consiste en la adquisición, por parte de DISA, del control conjunto sobre SAE, actualmente propiedad de SHELL, mediante la adquisición del 50% de sus acciones. Así, SAE pasará a funcionar como una JV con plenas funciones controlada conjuntamente por DISA y SHELL, en el mercado de suministro de combustible de aviación.

### VIII.1 Efectos horizontales

- (131) La operación supone la entrada de DISA en el mercado de suministro de combustible de aviación, en el que no está actualmente presente<sup>28</sup> y en el que SHELL ejerce su actividad en España a través de SAE. No se produce, por tanto, solapamiento horizontal entre las actividades de las partes en este mercado,

<sup>26</sup> De acuerdo con la información facilitada por BP, la adjudicación de un segundo operador para los servicios de puesta a bordo en ambos aeropuertos habría quedado desierta.

<sup>27</sup> Terminales Canarios está participada al 50% por REPSOL y BP.

<sup>28</sup> Aunque lo estuvo a través de la JV con Mobil Oil (posteriormente, Exxon Mobil y, con posterioridad, Galp) entre los años 1994 y 2009.

aunque se produce una **adquisición de cuota** por parte de DISA, que resulta especialmente notable algunos aeropuertos como el de Lanzarote ([20-30]%).

- (132) Adicionalmente, con esta operación se produciría la desaparición de DISA como competidor potencial creíble en el mercado de suministro, toda vez que ya estuvo presente en este mercado con anterioridad y que su potencial entrada en el mercado de aprovisionamiento podría a su vez favorecer en un futuro de nuevo su entrada en el mercado aguas abajo de suministro.

### VIII.2 Efectos verticales

- (133) DISA, sin embargo, sí está presente en mercados estrechamente relacionados con los anteriores en el ámbito de Canarias, en los que pudiera verse reforzada su posición. Será, por tanto, este ámbito geográfico el sometido a análisis, puesto que se corresponde con el territorio en el que DISA pasaría a estar verticalmente integrada y que, dadas sus características insulares, cabe analizarlo de forma separada en línea con los precedentes nacionales y comunitarios existentes<sup>29</sup>.
- (134) Por lo que se refiere a los mercados de almacenamiento y logística de combustible de aviación, DISA constituye el único punto de entrada disponible en las islas de Lanzarote, Fuerteventura y La Palma, por lo que se refiere al acceso a las islas a través de la flota de barcos de DISA, único operador logístico para el transporte de combustible a las islas pequeñas desde la refinería de CEPSA en Tenerife. Además, en Lanzarote y Fuerteventura también son necesarias las infraestructuras de DISA que dan acceso a los aeropuertos. Adicionalmente, también se hace necesario el uso de la logística de DISA para acceder a la isla de Gran Canaria [...].
- (135) A pesar de que, de acuerdo con la normativa que resulta de aplicación, tanto los oleoductos como los terminales de almacenamiento están sujetos a la obligación de acceso de terceros, la posibilidad de reservar capacidad en los almacenamientos con independencia de su efectiva utilización, en ausencia de mecanismos para garantizar el uso efectivo de la misma, podría actuar como una barrera para el acceso a las instalaciones.
- (136) Así lo confirma la propia CNE en su informe, donde indica que *“no existe un mecanismo legal o reglamentario revisto para impedir la falta de uso de los derechos de capacidad adquiridos, por lo que a priori sería factible impedir o dificultar el acceso a competidores mediante estrategias de sobrecontratación de capacidad”*.
- (137) Por otra parte, el transporte marítimo entre islas, que también constituye un punto crítico en la logística, por cuanto resulta imprescindible para el acceso a determinados aeropuertos, no está sometido a la obligación de acceso de terceros, tal como también confirma la CNE en su informe.
- (138) Por lo que se refiere a la existencia de opciones logísticas alternativas al uso de las infraestructuras de DISA, las entidades encuestadas apuntan a las instalaciones de Terminales Canarios (sociedad participada al 50% por REPSOL y BP) en Gran

---

<sup>29</sup> Véase expedientes C-86/04 DISA/SHELL y C-0366/11 CEPSA/CHESA,

Canaria [...]. En el caso de Fuerteventura, los notificantes apuntan a la posibilidad del uso del transporte por carretera como alternativa al gasoducto de DISA, aunque también valoran que desde un punto de vista operativo es cuestionable esta alternativa.

- (139) Por lo que se refiere al transporte marítimo entre islas, y si bien en la actualidad el único operador logístico para ello es DISA a través de los buques de su filial naviera Petrogás, los notificantes opinan que cualquier operador podría entrar en el mismo y que se requiere una limitada inversión para operar. Sin embargo, la CNE valora en su informe que *“no sería rentable fletar barcos por cada una de las empresas individualmente, al no tener una demanda suficiente que permita una carga alta del buque”*. Por su parte, BP estima que la implementación de una alternativa logística al transporte entre islas sería difícil debido a su fuerte implementación en el mercado canario y a las conexiones con sus terminales portuarias. Es decir, que la réplica de la flota de barcos para el transporte entre islas no se presentaría como una alternativa económicamente viable.
- (140) En resumen, por una parte, la obligación de acceso de terceros a las infraestructuras impuesta por la normativa sectorial, además de no resultar de aplicación a toda la logística de DISA, podría no suponer una garantía de acceso suficiente, en la medida en que no existe un procedimiento reglado para la reserva y uso de la capacidad. Por otra parte, el acceso a la logística de DISA para el transporte entre islas y dentro de alguna de ellas (como el oleoducto de Fuerteventura) resulta imprescindible para el ejercicio de la actividad en determinados puntos, por cuanto no existen opciones alternativas, ni la réplica de las mismas se presenta como una opción viable.
- (141) Así, la entrada de DISA en el mercado de suministro y su potencial entrada en el de aprovisionamiento, la convierte en propietaria y gestora de las infraestructuras necesarias para el ejercicio de la actividad de sus propios competidores, lo que conllevaría una **amenaza para la competencia**, toda vez que podrían existir incentivos para dificultar el acceso de sus competidores a la logística imprescindible para el ejercicio de dicha actividad.
- (142) Si bien es cierto que DISA ya estaba en condiciones de dificultar el acceso a sus infraestructuras con anterioridad a la operación, en la medida en que ya venía gozando de una posición privilegiada en la logística en Canarias, es la entrada en el mercado de suministro y su potencial entrada en el de aprovisionamiento la que le otorga el incentivo del que anteriormente carecía. Es decir, tras la operación, DISA no solo dispondrá de la capacidad sino también de los incentivos para que su actividad logística se erija como barrera de entrada en el mercado descendente de suministro de combustible de aviación en el que pasará a competir a través de SAE.
- (143) Este riesgo ha sido igualmente apreciado por la CNE en su informe determinante, donde alerta sobre la posibilidad de DISA de producir un efecto cierre de mercado, así como por todos los competidores de SAE en el mercado de suministro que han sido requeridos en el marco del test de mercado.
- (144) A pesar de que, tal como alegan los notificantes, actualmente SAE no contrata con DISA el uso de las infraestructuras, [...], los propios notificantes declaran que no

descartan alterar este esquema de funcionamiento, si consideran que resulta comercialmente ventajoso acceder a tales servicios de forma independiente, lo que podría suponer la creación de vínculos contractuales directos entre SAE y las actividades logísticas de DISA y, por tanto, el refuerzo de éstas últimas.

- (145) Por lo que se refiere al mercado aguas arriba de aprovisionamiento de combustible de aviación, aunque SHELL participa en ese mercado a nivel europeo, lo cierto es que actualmente no opera como proveedor de SAE para su actividad en Canarias, [...]. Además, la integración vertical entre SAE y SHELL ya venía existiendo, por lo que el análisis debe centrarse en el efecto en este mercado como consecuencia de la potencial entrada de DISA en el mercado de aprovisionamiento.
- (146) Tal como se ha indicado con anterioridad, DISA está acometiendo una serie de inversiones en Gran Canaria y Tenerife, encaminadas a permitir la descarga de grandes buques de importación. La puesta en marcha de estas infraestructuras, [...], permitirá la entrada de nuevos operadores en el mercado de aprovisionamiento de Canarias<sup>30</sup>.
- (147) La propia DISA ya ha manifestado<sup>31</sup> su intención de acceder a este mercado una vez finalizadas las mencionadas obras y, de hecho, el 1 de enero de 2012 ha iniciado su actividad Disa Suministros y Trading, S.L.U. (DISU), una filial de DISA orientada al trading de productos para el grupo<sup>32</sup>.
- (148) A pesar de lo anterior, los notificantes manifiestan que DISA no puede ser considerado como un potencial entrante en este mercado, [...].
- (149) Sin embargo, las Directrices de la CE sobre la evaluación de concentraciones horizontales indican que lo que constituye un período de tiempo apropiado para que se produzca la entrada de un nuevo competidor depende de las características y la dinámica del mercado, aunque indica que sólo suele considerarse si se produce en el plazo de dos años. No obstante, en este caso, la entrada en el mercado de aprovisionamiento requiere disponer de una serie de infraestructuras cuyo desarrollo necesariamente implica periodos mayores, por lo que podría estar justificado un plazo superior.
- (150) Por este motivo, en opinión de la Dirección de Investigación DISA debe ser considerado como un potencial competidor creíble en el mercado de aprovisionamiento de combustible en Canarias en el medio plazo. Idéntica valoración hace la CNE en su informe determinante.
- (151) Así, su entrada en este mercado como resultado de la operación llevará a una mayor integración vertical de DISA, lo que reforzaría las conclusiones previamente alcanzadas para el mercado de suministro de combustible, en el sentido en que se produciría un riesgo para la competencia efectiva en el mercado, en la medida en que DISA será titular de infraestructuras de importación necesarias para el ejercicio de la actividad y tendría capacidad (e incentivos dada su presencia en el mercado

---

<sup>30</sup> [...].

<sup>31</sup> Véase párrafo 160 del Informe propuesta de la DI en el expediente C/0366/11 CEPSA/CHESA.

<sup>32</sup> [...].

de suministro a raíz de la operación) para bloquear el acceso de sus competidores a las mismas.

- (152) Finalmente, por lo que se refiere a la prestación de servicios de puesta a bordo de combustible de aviación, el efecto de la entrada de DISA en el mercado relacionado de suministro debe valorarse a través de su participación en CMD<sup>33</sup>. Puesto que SHELL también está presente en CMD, esta integración de actividades ya existía con carácter previo a la operación, aunque debe valorarse el refuerzo de la participación conjunta de las partes en CMD, como consecuencia de la operación, [...].
- (153) De acuerdo con los notificantes, DISA y SHELL no serían capaces de controlar CMD conjuntamente, ya que [...]. Sin embargo, de acuerdo con los Estatutos, las decisiones estratégicas se adoptan por mayoría de 3/4 del Consejo, es decir, por acuerdo de [...]. Si, como consecuencia de la presente operación [...], los Consejeros de ambas empresas adoptaran una posición común en la toma de decisiones en el seno de CMD, tendrían capacidad para vetar decisiones estratégicas. Por tanto, no puede obviarse que la operación pueda tener efectos sobre la estructura de control de CMD y, por tanto, un refuerzo de la posición de ésta (e indirectamente de SHELL y DISA) en los mercados de almacenamiento y de intoplane en los aeropuertos canarios en los que opera.
- (154) Puesto que SAE ya venía contratando con CMD en los aeropuertos de Gran Canaria y Tenerife Sur, en los que existe otro concesionario<sup>34</sup>, la operación no debería tener efectos en el sentido de llevarle a modificar sus contrataciones, si bien podría suponer una cierta garantía de su renovación futura.

### VIII.3 Efectos coordinados

- (155) Los vínculos existentes entre CEPSA y DISA en los mercados canarios han sido valorados como barreras de entrada en precedentes recientes. La situación pre-existente en Canarias revela una cierta especialización de CEPSA en los mercados aguas arriba de aprovisionamiento de combustibles en las principales islas frente a la presencia predominante de DISA en los mercados descendentes, especialmente de distribución minorista de carburantes y en almacenamientos. A lo anterior, se unen los vínculos contractuales existentes entre ambas entidades. Por este motivo, cualquier acercamiento de las posiciones entre CEPSA y DISA debe ser detalladamente analizado, en el ámbito de estos mercados.
- (156) Si bien, por una parte, determinados efectos coordinados podrían mitigarse en el medio plazo si la JV pasara efectivamente a aprovisionarse de terceros, por otra parte, la integración vertical de DISA le podría conferir una estructura cada vez más cercana a la de CEPSA, con un mayor riesgo de coordinación en mercados con pocos competidores y elevadas barreras de entrada, en línea con lo argumentado

---

<sup>33</sup> CMD está participada al 60% por CEPSA, al 30% por Galp Disa Aviación, S.A. y al 10% por SHELL.

<sup>34</sup> En los aeropuertos de Gran Canaria y Tenerife Sur, CMD compite con Terminales Canarios en la prestación de servicios de puesta a bordo. En Lanzarote y Fuerteventura, CMD es el único concesionario de estos servicios. En Tenerife Norte, donde CMD no está presente, Terminales Canarios compite con Cepsa Aviación. En el aeropuerto de La Palma, únicamente está presente Cepsa Aviación.



en la reciente operación C-366/11 CEPSA/CHESA a través de la cual CEPSA pasó a reforzar su presencia en el mercado minorista de suministro de combustibles, acercando su estructura a la de DISA.

- (157) Adicionalmente, y en línea con lo señalado por la CNE en su informe, la operación podría tener efectos coordinados igualmente al reforzarse los vínculos estructurales entre CEPSA y DISA en el mercado de servicios into-plane, como consecuencia del incremento de las participaciones en CMD.
- (158) Teniendo en cuenta todo lo anterior, esta Dirección de Investigación estima preciso un **análisis en profundidad de la operación notificada**, a la vista de los posibles obstáculos para el mantenimiento de la competencia efectiva en los mercados considerados.

## **IX. 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 **iniciar la segunda fase del procedimiento por considerar que la concentración puede obstaculizar el mantenimiento de la competencia efectiva en el mercado nacional**, en aplicación del artículo 57.2.c) de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia.